RECUEIL DES DÉCISIONS DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION REPORTS

1979

© Minister of Supply and Services Canada 1987

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. TT12-3/1979
ISBN 0-660-52172-5

Canada: $44.50
Other countries: $53.40

Price subject to change without notice.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior written permission of the Publishing Services, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1987

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue TT12-3/1979
ISBN 0-662-52172-5

au Canada: $44.50
à l'étranger: $53.40

Prix sujet à changement sans préavis.

Tous droits réservés. On ne peut reproduire aucune partie du présent ouvrage, sous quelque forme ou par quelque procédé que ce soit (électronique, mécanique, photographique) ni en faire un enregistrement sur support magnétique ou autre pour fins de dépistage ou après diffusion, sans autorisation écrite préalable des Services d'édition. Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

1979

MEMBRES DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS – MEMBERS OF THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

Président – President

Hon. E.J. Benson, C.P./P.C.

Vice-président – Vice-President

Guy Roberge, c.r./Q.C.

Vice-président (Recherche) – Vice-President (Research)

Yves Dubé

Commissaires – Commissioners

M.D. Armstrong
R. Azzie
A. Carver
J.A.L.G. Drainville
J.T. Gray, c.r./Q.C.
D.H. Jones, c.r./Q.C.
E.H. LaBorde
G.F. Lafferty, C.A.
P. Langlois
J.A.D. Magee
R.M. March
J.M. McDonough
L.R. Talbot
J.B.G. Thompson
J.F. Walter
B.R. Wolfe

Comités	Présidents/Chairmen	Committees
Transports aériens	M.D. Armstrong	Air Transport
Transports de denrées par pipe-line	J.B.G. Thomson	Commodity Pipeline Transport
Politique en matière de transport international	J.M. McDonough	International Transport Policy
Transports par chemin de fer	J.T. Gray, c.r./Q.C.	Railway Transport
Transports par eau	D.H. Jones, c.r./Q.C.	Water Transport
Transports par véhicule à moteur	J.A.D. Magee	Motor Vehicle Transport
Révision	G. Roberge, c.r./Q.C.	Review

Secrétaire de la Commission – Commission Secretary

D.W. Foley

SOMMAIRE

	Page
Page titre	i
Liste des commissaires	iii
Table des décisions, ordonnances et rapports	vii
Table de la jurisprudence citée	xi
Table des décisions et ordonnances citées	xv
Table des lois citées	xix
Table des règlements cités	xxiii
Table des règles citées	xxiii
Table de la doctrine citée	xxiii
Index des sujets	569

CONTENTS

	Page
Title page	i
List of Commissioners	iii
Table of Decisions, Orders and Reports	ix
Table of Cases referred to	xiii
Table of Decisions and Orders referred to	xvii
Table of Statutes referred to	xxi
Table of Regulations referred to	xxiii
Table of Rules referred to	xxiii
Table of Authorities referred to	xxiii
Index to Subject Matter	575

TABLE DES DÉCISIONS, ORDONNANCES ET RAPPORTS

	Page
A	
Administration de pilotage des Laurentides, Re	445
Air Satellite Inc., Re	27
Airline Tariff Publishing Co., Re	44
American Airlines, Re	536
Association des consommateurs du Canada, Re	124
Association des transitaires internationaux inc., Re	453
Avalon Aviation Ltée, Re	518
B	
British Columbia Forest Products Ltd., Re	169
C	
CN (suppression de certains services), Re	405
Canadien Pacifique (abandon d'exploitation)	290
Chemin de fer de Montréal à Ville Mont-Royal, Re	360
F	
Federal Express Corp., Re	3
L	
Les Distributions Éclairs Ltée., Re	476
N	
Northwest Territorial Airways Ltd., Re	532
R	
Révision de la décision n° 5863, Re	544
Révision de l'ordonnance n° R-27251, Re	401
Révision de l'ordonnance n° R-27604, Re	561
Révision de l'ordonnance n° R-27891, Re	559
S	
Servocentre de Prince Albert, Re	374
Subvention aux sociétés ferroviaires, Re	303
V	
Ville d'Edmonton, Re	367
W	
Wardair n° 1, Re	98
Wardair n° 2, Re	111
Wardair n° 3, Re	521
Wardair (autorisation d'exploitation), Re	132

TABLE OF DECISIONS, ORDERS AND REPORTS

	Page
A	
Air Satellite Inc., Re	27
Airline Tariff, Publishing Co., Re	44
American Airlines, Re	536
Avalon Aviation Ltd., Re	518
B	
British Columbia Forest Products Ltd., Re	169
C	
Canadian Freight Forwarders Association, Re	453
Canadian Pacific (abandonment of operation), Re	290
City of Edmonton, Re	367
CN (discontinuance of certain services), Re	405
Consumers Association of Canada, Re	124
F	
Federal Express Corp., Re	3
L	
Laurentian Pilotage Authority, Re	445
Les Distributions Éclairs Ltée, Re	476
N	
Northwest Territorial Airways Ltd., Re	532
P	
Prince Albert Servocentre, Re	374
R	
Railway from Montreal to Town of Mont Royal, Re	360
Review of Decision No. 5863, Re	544
Review of Order No. R-27251, Re	401
Review of Order No. R-27604, Re	561
Review of Order No. R-27891, Re	559
S	
Subsidies to Railways, Re	303
W	
Wardair No. I, Re	98
Wardair No. 2, Re	111
Wardair No. 3, Re	521
Wardair (authority to operate), Re	132

TABLE DE LA JURISPRUDENCE CITÉE

Page

A

Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills Ltd. et al. c. les Chemins de fer Nationaux du Canada et al., (1974) C.C.T. 341. 169

Arrêt sur la réglementation et le contrôle de la radio-communication au Canada, (1932) A.C. 304, Re 476

C

C.P.R. c. P.G. de la Colombie-Britannique, (1950) 1 D.L.R. 721. 476

"Cause des 17%", 77 C.R.T.C. 113, datée du 17 novembre 1958. 290

City of Hamilton c. Motorways, (1978) 1 R.C.S. 640. 476

City of Toronto c. Bell Telephone Co. of Canada, (1905) A.C. 52. 476

Cie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada c. Ernest Perrault, (1905) 5 C.R.C. 293. 561

Cie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada c. British American Oil, (1911) 43 R.C.S. 311. 169

Coutts and Co. c. Inland Revenue Commissioners, (1953) A.C. 267. 476

D

Deloraine c. C.P.R., 46 C.R.C. 48. 401

Duryae c. Kaufman, (1910) 21 O.L.R. 161. 445

E

East and West India Dock Co. (1888), 38 Ch. D, 576 (C.A.), Re 476

I

International Newsprint Rates, 42 C.R.C. 15. 169

L

Lazure c. C.N.R., (1936) 46 C.R.C. 150. 561

M

Mannsell c. Olins, (1975) A.C. 373. 476

N

Niagara, St. Catharines et Toronto Ry. Co. c. Davy, (1911) 43 R.C.S. 277. 169

O

Ontario Lands and Oil Co. c. Canada Southern Ry. Co., (1901) 1 C.R.C. 17. 561

P

Prince Albert Pulp Co. Ltd. et al. c. Canadien Pacifique Ltée et les Chemins de fer Nationaux du Canada, (1971) C.C.T. 173. 169

Prince Albert Pulp Co. Ltd. c. Canadien Pacifique Ltée et al., (1972) C.C.T. 10. 169

P.G. pour l'Ontario c. Winner, (1954) 4 D.L.R. 677. 476

R

Rosenbloom c. Lavut, 33 D.L.R. 470. 476

S

Saskatchewan Wheat Pool et al. c. les Chemins de fer Nationaux du Canada et al., (1970-71) C.C.T. 316. 169

Swain c. Mathers, (1924) O.W.N. 495. 445

TABLE OF CASES REFERRED TO

Page

A

Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills Ltd. et al. v. Canadian National Railways et al., (1974) C.T.C. 341. 169

A.G. for Ontario v. Winner, (1954) 4 D.L.R. 657. 476

C

C.P.R. v. A.G. of British Columbia, (1950) 1 D.L.R. 721. 476

City of Hamilton v. Motorways, (1978) 1 S.C.R. 646. 476

City of Toronto v. Bell Telephone Co. of Canada, (1905) A.C. 52. 476

Coutts and Co. v. Inland Revenue Commissioners, (1953) A.C. 267. 476

D

Deloraine v. C.P.R., 46 C.R.C. 48. 401

Duryae v. Kaufman, (1910) 21 O.L.R. 161. 445

E

East and West India Dock Co. (1888), 38 Ch. D. 576 (C.A.), Re 476

G

Grand Trunk Ry. Co. v. British American Oil, (1911) 43 S.C.R. 311. 169

Grand Trunk Ry. Co. of Canada v. Ernest Perrault, (1905) 5 C.R.C. 293. 561

I

International Newsprint Rates, 42 C.R.C. 15. 169

L

Lazure v. C.N.R., (1936) 46 C.R.C. 150. 561

M

Mannsell v. Olins, (1975) A.C. 373. 476

N

Niagara, St. Catharines and Toronto Ry. Co. v. Davy, (1911) 43 S.C.R. 277. 169

O

Ontario Lands and Oil Co. v. Canada Southern Ry. Co., (1901) 1 C.R.C. 17. 561

P

Prince Albert Pulp Co. Ltd. v. Canadian Pacific Ltd. et al., (1972) C.T.C. 10. 169

Prince Albert Pulp Co. Ltd. et al. v. Canadian Pacific Ry. Co. and Canadian National Railways, (1971) C.T.C. 173. 169

R

Regulation and Control of Radio Communication in Canada, (1932) A.C. 304, Re 476

Rosenbloom v. Lavut, 33 D.L.R. 470. 476

S

"17 Percent Case", 77 C.R.T.C. 113, dated November 17, 1958. 290

Saskatchewan Wheat Pool et al. v. Canadian National et al., (1970-71) C.T.C. 316. 169

Swain v. Mathers, (1924) O.W.N. 495. 445

TABLE DES DÉCISIONS ET ORDONNANCES CITÉES

Page

DÉCISIONS

Décision du C.T.A. n° 3919, datée du 19 juillet 1974. 44
Décision du C.T.A. n° 4163, datée du 26 mai 1975. 44
Décision du C.T.A. n° 5243, datée du 18 août 1977. 3
Décision du C.T.A. n° 5369, datée du 6 décembre 1977. 132
Décision du C.T.A. n° 5414, datée du 10 février 1978. 3
Décision du C.T.A. n° 5452, datée du 11 avril 1978. 3
Décision du C.T.A. n° 5538, datée du 28 juillet 1978. 132
Décision du C.T.A. n° 5557, datée du 28 avril 1978. 518
Décision du C.T.A. n° 5698, datée du 20 décembre 1978. 44
Décision du C.T.A. n° 5785, datée du 18 avril 1979. 111, 521
Décision du C.T.A. n° 5794, datée du 23 mai 1979. 532
Décision du C.T.A. n° 5863, datée du 22 juin 1979. 544
Décision du C.T.A. n° 5864, datée du 29 juin 1979. 521
Décision du C.T.E. n° C.T.E 15-73, datée du 23 novembre 1973. 445

ORDONNANCES

Décret d'interdiction d'abandon d'embranchement, datée du 13 novembre 1973. 290

Ordonnance du C.R. n° 1978-2, datée du 20 septembre 1978. 453
Ordonnance du C.R. n° 1979-3, datée du 12 juin 1979. 111, 521
Ordonnance du C.T.A. n° 1979-A-79, datée du 1 février 1979. 98, 521
Ordonnance du C.T.A. n° 1979-A-189, datée du 14 mars 1979. 44
Ordonnance du C.T.A. n° 1979-A-192, datée du 14 mars 1979. 44
Ordonnance du C.T.A. n° 1979-A-199, datée du 14 mars 1979. 44
Ordonnance du C.T.A. n° 1979-A-346, datée du 13 juin 1979. 536
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-6313, datée du 5 août 1969. 290, 303
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-6751, datée du 19 septembre 1969. 405
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-17832, datée du 14 décembre 1973. 405
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-17865, datée du 28 décembre 1973. 290
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-25605, datée du 7 octobre 1977. 290
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-26520, datée du 8 mars 1978. 405
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-27251, datée du 20 juillet 1978. 401
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-27604, datée du 20 septembre 1978. 561
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-27891, datée du 6 novembre 1978. 558
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-28068, datée du 13 décembre 1978. 405
Ordonnance du C.T.C.F. n° 123994, datée du 5 avril 1967. 303

Ordonnance-en-conseil n° 1978-168, datée du 19 janvier 1978. 132
Ordonnance générale de la C.C.T. n° 1972-3 Air, datée du 25 octobre 1972. 532
Ordonnance générale de la C.C.T. n° 1977-9, datée du 19 décembre 1977. 132
Ordonnance générale du C.T.C.F. n° 326, datée du 14 janvier 1921. 169

TABLE OF DECISIONS AND ORDERS REFERRED TO

Page

DECISIONS

A.T.C. Decision No. 3919, dated July 19, 1974. 44
A.T.C. Decision No. 4163, dated May 26, 1975. 44
A.T.C. Decision No. 5243, dated August 18, 1977. 3
A.T.C. Decision No. 5369, dated December 6, 1977. 132
A.T.C. Decision No. 5414, dated February 10, 1978. 3
A.T.C. Decision No. 5452, dated April 11, 1978. 3
A.T.C. Decision No. 5538, dated July 28, 1978. 132
A.T.C. Decision No. 5557, dated April 28, 1978. 518
A.T.C. Decision No. 5698, dated December 20, 1978. 44
A.T.C. Decision No. 5785, dated April 18, 1979. 111, 521
A.T.C. Decision No. 5794, dated May 23, 1979. 532
A.T.C. Decision No. 5863, dated June 22, 1979. 544
A.T.C. Decision No. 5864, dated June 29, 1979. 521
W.T.C. Decision No. W.T.C. 15-73, dated November 23, 1973. 445

ORDERS

Abandonment of Branch Lines Prohibitions Order, dated November 13, 1973. 290

A.T.C. Order No. 1979-A-79, dated February 1, 1979. 98, 521
A.T.C. Order No. 1979-A-189, dated March 14, 1979. 44
A.T.C. Order No. 1979-A-192, dated March 14, 1979. 44
A.T.C. Order No. 1979-A-199, dated March 14, 1979. 44
A.T.C. Order No. 1979-A-346, dated June 13, 1979. 536
R.C. Order No. 1978-2, dated September 20, 1978. 453
R.C. Order No. 1979-3, dated June 12, 1979. 111, 521
R.T.C. Order No. R-6313, dated August 5, 1969. 290, 303
R.T.C. Order No. R-6751, dated September 19, 1969. 405
R.T.C. Order No. R-17832, dated December 14, 1973. 405
R.T.C. Order No. R-17865, dated December 28, 1973. 290
R.T.C. Order No. R-25605, dated October 7, 1977. 290
R.T.C. Order No. R-26520, dated March 8, 1978. 405
R.T.C. Order No. R-27251, dated July 20, 1978. 401
R.T.C. Order No. R-27604, dated September 20, 1978. 561
R.T.C. Order No. R-27891, dated November 6, 1978. 558
R.T.C. Order No. R-28068, dated December 13, 1978. 405
R.T.C. Order No. 123994, dated April 5, 1967. 303

Order-in-Council No. 1978-168, dated January 19, 1978. 132
C.T.C. General Order No. 1972-3 Air, dated October 25, 1972. 532
C.T.C. General Order No. 1977-9, dated December 19, 1977. 132
R.T.C. General Order No. 326, dated January 14, 1921. 169

TABLE DES LOIS CITÉES

	Page
Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867, 30-31 Vict., chap. 3,	
art. 92(10)	476
Acte des chemins de fer, 1888 (Can.), chap. 29,	
art. 191	561
An Act to grant public lands on the Mainland to the Dominion in aid of the Canadian Pacific Railway, 1880 (C.-B.), chap. 11,	
art. 1	561
Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, chap. A-3,	
en général	124
art. 14	453, 544
art. 15	536
art. 16(5)	27
art. 19	453
art. 64	132
Loi de 1977 sur Air Canada, 1977-78 (Can.), chap. 5,	
en général	44
Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2,	
art. 3	169
art. 5	169
art. 6	169
art. 106	290
art. 196	367
art. 197	367
art. 212 (1)	561
art. 252	303, 360
art. 253	290, 303, 360
art. 254	303
art. 254(3)	290
art. 254(4)	290
art. 255	303
art. 256	290, 303
art. 257	290, 303
art. 258	303
art. 259	303
art. 260	405
art. 262	374
arts. 276 à 278	169
arts. 284 à 290	169
art. 329	303

	Page
Loi sur les compagnies, S.R.C. 1906, chap. 79,	
art. 7	360
Loi sur le dimanche, S.R.C. 1970, chap. L-13,	
art. 3	476
art. 11	476
art. 11x)	476
Loi d'interprétation, S.R.C. 1970, chap. 1-23,	
art. 11	476, 521
art. 26(2)	521
Loi national sur les transports, 1966-67 (Can.), chap. 69,	
art. 94	476
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17,	
en général	476
art. 4e)	476
art. 14	132
art. 16(3)	132
art. 19	169
art. 19(1)b)	367
art. 23	169
art. 52	367
art. 58	111, 532
art. 63	111, 544
art. 71	98, 111, 521
art. 71(2)	111
Loi sur l'Office National de l'énergie, S.R.C. 1970, chap. N-6,	
Partie IV	476
Loi sur le pilotage, 1970-71-72 (Can.), chap. 52,	
art. 23(4)	445
Loi sur les postes, S.R.C. 1970, chap. P-14,	
art. 8	3
Loi sur le transport par vehicule à moteur, S.R.C. 1970, chap. M-14,	
en général	476

TABLE OF STATUTES REFERRED TO

	Page
Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3,	
in general	124
s. 14	453, 544
s. 15	536
s. 16(5)	27
s. 19	453
s. 64	132
Air Canada Act, 1977, 1977-78 (Can.), c. 5,	
in general	44
An Act to grant public lands on the Mainland to the Dominion in aid of the Canadian Pacific Railway, 1880 (B.C.), c. 11,	
s. 1	561
British North America Act, 1867, 30-31 Vict., c. 3,	
s. 92(10)	476
Companies Act, R.S.C. 1906, c. 79,	
s. 7	360
Interpretation Act, R.S.C. 1970, c. I-23,	
s. 11	476, 521
s. 26(2)	521
Lord's Day Act, R.S.C. 1970, c. L-13,	
s. 3	476
s. 11	476
s. 11(x)	476
Motor Vehicle Transport Act, R.S.C. 1970, c. M-14,	
in general	476
National Energy Board Act, R.S.C. 1970, c. N-6,	
Part IV in general	476
National Transportation Act, 1966-67 (Can.), c. 69,	
s. 94	476
National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17,	
in general	476
s. 4(e)	476
s. 14	132
s. 16 (3)	132
s. 19	169

	Page
s. 19(1)b)	367
s. 23	169
s. 52	367
s. 58	111, 532
s. 63	111, 544
s. 71	98, 111, 532
s. 71(2)	111
Pilotage Act, 1970-71-72 (Can.), c. 52,	
s. 23(4)	445
Post Office Act, R.S.C. 1970, c. P-14,	
s. 8	3
Railway Act, 1888 (Can.), c. 29,	
s. 191	561
Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2,	
s. 3	169
s. 5	169
s. 6	169
s. 106	290
s. 196	367
s. 197	367
s. 212 (1)	561
s. 252	303, 360
s. 253	290, 303, 360
s. 254	303
s. 254(3)	290
s. 254(4)	290
s. 255	303
s. 256	290, 303
s. 257	290, 303
s. 258	303
s. 259	303
s. 260	405
s. 262	374
ss. 276 to 278	169
ss. 284 to 290	169
s. 329	303

TABLE DES RÈGLEMENTS CITÉS

	Page
Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3,	
en général	124, 544
art. 8(2)	3
art. 18(1)	132
art. 21.1	111
art. 21.1(2)	111
art. 43.1	98
art. 43.7	98
art. 43.19	521
art. 43.34	521
art. 43.37	521
art. 43.37(6)c)	111, 521
art. 44.10	536
art. 45	44, 536
art. 45(1)	453
art. 47	536
art. 152	27
Partie IV-A	132

TABLE OF REGULATIONS REFERRED TO

	Page
Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3,	
in general	124, 544
s. 8(2)	3
s. 18(1)	132
s. 21.1	111
s. 21.1(2)	111
s. 43.1	98
s. 43.7	98
s. 43.19	521
s. 43.34	521
s. 43.37	521
s. 43.37(6)(c)	111, 521
s. 44.10	536
s. 45 44, 536	
s. 45(1)	453
s. 47 536	
s. 152	27
Part IV-A	132

TABLE DES RÈGLES CITÉES

	Page
Règles générales de la Commission canadienne des transports, C.R.C. 1978, chap. 1142,	
Règle 260(2)	544
Règle 440	445
Règle 470	374
Règle 480	374
Règle 510	360, 476
Règle 670	445

TABLE OF RULES REFERRED TO

	Page
Canadian Transport Commission General Rules, C.R.C. 1978, c. 1142,	
Rule 260(2)	544
Rule 440	445
Rule 470	374
Rule 480	374
Rule 510	360, 476
Rule 670	445

TABLE DE LA DOCTRINE CITÉE

	Page
E.M. Driedger, The Construction of Statutes, (Toronto: Butterworth 1974).	476

TABLE OF AUTHORITIES REFERRED TO

	Page
E.M. Driedger, The Construction of Statutes, (Toronto: Butterworth 1974).	476

COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS

AIR TRANSPORT COMMITTEE

Relative à une requête en révision de la décision n° 5243 du 18 août 1977 - Federal Express Corporation

Répertorié: Re Federal Express Corp.

Comité des transports aériens: J.B.G. Thomson (président), J.T. Gray, c.r., A.H. Carver, J.M. McDonough et E.H. LaBorde.

Décision n°: 5843
Date de la décision: le 18 juin 1979
Dossier n°: 2-F200-3

Transport aérien - Service aérien commercial international entre points déterminés - Commodité et nécessité du public - Nouveau service de livraison de colis entre certaines villes du Canada et des É.-U.A. - Nécessité d'établir l'existence d'une demande - Décision du C.T.A. fondée sur de nouvelles preuves.

Le Comité des transports aériens (C.T.A.) avait agréé la requête présentée par Federal Express Corporation en autorisation d'exploiter un service de transport de petits colis sur certaines routes précises pour une période de deux ans. Le C.T.A. avait jugé que le service projeté accommoderait le public et répondrait à ses besoins et que les antécédents de service de Federal Express étaient bons.

Air Canada et le ministère des Postes ont fait un appel de la décision. Le ministre des Transports a ordonné au C.T.A. de réviser sa décision au motif qu'on n'avait nullement prouvé que la commodité et les besoins du public exigeaient le service projeté. Le Comité de révision a renvoyé l'affaire devant le C.T.A.

Air Canada, Postes Canada et Federal Express ont présenté des observations portant sur les coûts, les services comparables offerts ailleurs (surtout aux É.-U.A.) et les services actuels qui, prétendent-ils, satisfont aux besoins et à la commodité actuels du public.

Décision: *Le C.T.A. a noté les observations de Postes Canada selon lesquelles le marché pour les expéditions de petits colis connaîtrait vraisemblablement une diminution et la position d'Air Canada selon laquelle cette société est en mesure de fournir le service que Federal Express*

Application for review of decision no. 5243 dated August 18, 1977 - Federal Express Corporation

Indexed as: Re Federal Express Corp.

Air Transport Committee: J.B.G. Thomson (Chairman), J.T. Gray, Q.C., A.H. Carver, J.M. McDonough and E.H. LaBorde.

Decision No.: 5843
Date of Decision: June 18, 1979
File No: 2-F200-3

Air transport - International specific point commercial air service - Public convenience and necessity - New parcel delivery service between certain U.S. and Canadian cities - Evidence of demand required - A.T.C. decision based on new evidence.

The Air Transport Committee (A.T.C.) approved Federal Express Corporation's application for authority to transport small parcels on certain specified routes for two years. A.T.C. had found that the proposed service was required by public convenience and necessity, and that Federal's record was good.

Air Canada and the Post Office Department appealed against the decision. The Minister directed the A.T.C. to review its decision, on the ground that no evidence had been presented with respect to the demand for the proposed service. The Review Committee referred the matter to the A.T.C. as a whole.

Representations concerning costs, comparable services elsewhere (especially in the U.S.), and present services alleged to meet existing demand were made by Air Canada, Canada Post, and by Federal Express.

Decision: *While noting Canada Post's argument that demand for small-package delivery was likely to decline in the future and Air Canada's contention that it can provide the services Federal Express proposes, the A.T.C. concluded that Federal Express adequately responded to the evi-*

projette d'offrir. Le Comité estima que Federal Express avait répondu de façon satisfaisante aux preuves et aux arguments de Postes Canada et Air Canada. Le C.T.A. a par conséquent conclu que Federal Express devrait être autorisée a procéder selon les termes de la première décision.

Opinions dissidentes des commissaires Thomson et Gray*: Les preuves afférentes aux taux, services et besoins entre des points intérieurs ne déterminent pas nécessairement la nécessité du service entre des points dans des pays différents. Les commissaires dissidents n'autoriseraient le service que sur une base expérimentale et seulement entre deux villes.*

N.D.L.R.: *Le ministre des Transports a rejeté un appel de CP Express le 13 novembre 1979 portant sur cette décision.*

Décisions et ordonnances citées

Décision du C.T.A. n° 5243, datée du 18 août 1977
Décision du C.T.A. n° 5414, datée du 10 février 1978
Décision du C.T.A. n° 5452, datée du 11 avril 1978

Lois citées

Loi sur les postes, S.R.C. 1970, chap. P-14, art. 8

Règlements cités

Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3, par. 8(2)

DÉCISION

La *décision n° 5243* du 18 août 1977 agréait la requête déposée par Federal Express Corporation (ci-après appelée Federal) en autorisation d'exploiter un service aérien commercial de la classe 9-3 (international entre points déterminés) en vue de transporter des marchandises seulement, soit des colis pesant moins de 70 livres, entre Buffalo (New York) - Toronto (Ontario); Syracuse (New York) - Montréal (Québec); Minneapolis (Minnesota) - Winnipeg (Manitoba), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe D et ce, pour une période de deux ans.

Dans ladite décision, le Comité déclarait entre autres:

dence and arguments and should be allowed to proceed in accordance with the original decision.

Commissioners Thomson and Gray *dissenting: Evidence concerning rates, services, and needs between domestic points need not be determinative as between points in different countries, as proposed by Federal Express. The dissenters would allow an experimental service between two cities.*

Editor's note: *The Minister of Transport dismissed an appeal by CP Air on November 13, 1979 concerning this decision.*

Decisions and Orders referred to

A.T.C. Decision No. 5243, dated August 18, 1977

A.T.C. Decision No. 5414, dated February 10, 1978
A.T.C. Decision No. 5452, dated April 11, 1978

Statutes referred to

Post Office Act, R.S.C. 1970, c. P-14, s. 8

Regulations referred to

Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, Vol. I, c. 3, s. 8(2)

DECISION

By *Decision No. 5243* dated August 18, 1977, the application by Federal Express Corporation (hereinafter referred to as Federal) for authority to operate a Class 9-3 International Specific Point commercial air service to transport goods only, serving the points Buffalo, New York - Toronto, Ontario; Syracuse, New York - Montreal, Quebec; Minneapolis, Minnesota - Winnipeg, Manitoba using fixed wing aircraft in Group D was approved for a period of two years, restricted to packages weighing less than 70 pounds.

The Committee, in *Decision No. 5243*, stated, *inter alia:*

Le Comité rejette la thèse selon laquelle l'existence de l'échange des notes prouve que tout service aérien particulier accommode le public et répond à ses besoins; chaque cas doit être considéré séparément.

Le Comité a été impressionné par le succès qu'a obtenu la Federal Express Corporation en mettant sur pied son service aérien spécialisé de transport de colis entre les principaux centres des États-Unis d'Amérique et a conclu que si le service du type que projette la requérante était disponible, les expéditeurs y recourraient immédiatement et il deviendrait un service transfrontière d'un tout nouveau genre, non compatible avec les exigences normales d'horaires des lignes aériennes désignées desservant les routes transfrontières. La requérante offrirait aux expéditeurs des installations supplémentaires de services de livraison de colis la nuit, en établissant des points terminaux qu'elle propose de desservir à destination et en provenance des différents points de son réseau intérieur aux É.-U., service qu'aucun transporteur aérien désigné sur les routes transfrontières ne pourrait concurrencer.

En conséquence, le Comité est d'avis que le service aérien commercial projeté accommodera le public et répondra à ses besoins présents et futurs et qu'il y a lieu d'agréer la requête en autorisation d'exploiter un service aérien commercial international entre points déterminés (classe 9-3), limité au transport de marchandises seulement soit aux colis pesant moins de 70 livres, pour une période de deux ans...

Deux commissaires étaient en désaccord avec la majorité indiquant à la requérante que la requête devrait être étudiée à la lumière de l'échange des notes n° 273 et L-12 du 17 janvier 1976.

The Committee rejects the thesis that the existence of the exchange of Notes provides evidence, per se, that any particular air service meets the test of public convenience and necessity; each case must be considered on its merits.

The Committee was impressed by the record of success of Federal Express Corporation in developing its specialized air service for the carriage of parcels between major population centres in the United States of America, and concluded that if the service of the type proposed by the applicant was available, it would be readily accepted by the shipping public and provide a useful transborder service of a type not now available, and not compatible with the normal scheduling requirements of the designated airlines serving transborder routes. The applicant would provide the additional facility to shippers of overnight package delivery service, via the terminal points proposed to be served to and from the various points on its domestic network within the U.S.A., a service which none of the air carriers designated on transborder routes could effectively match.

The Committee is therefore of the opinion that the proposed com mercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity, and that the application for a Class 9-3 International Specific Point commercial air service, restricted to the carriage of goods only, restricted to packages weighing less than 70 pounds, should be approved and is hereby approved for a period of two years...

Two Commissioners did not agree with the majority indicating to the applicant "that the application should be considered within the Exchange of Notes Nos. 273 and L-12 dated January 17, 1976.

Les commissaires dissidents estimaient que:

...il appartient à la requérante de prouver que le service sollicité est requis et nouveau. Une étude du dossier révèle qu'aucun expéditeur canadien n'est mécontent des services ou a une exigence pour le service de la requérante.

...CP Express, dans son intervention, n'a donné aucune explication quant à ses tentatives de faire expédier des marchandises par Air Canada ou d'autre transporteur transfrontière autorisé et de les faire correspondre avec les services en place de la requérante aux États-Unis, "et", en l'absence de telles données, l'appui qu'a donné l'intervenante perd de sa valeur. Outre la représentation de CP Express et l'avis de la requérante basée sur l'expérience américaine selon laquelle le service est requis, aucune preuve concrète à notre avis n'a été présentée à l'appui de la requête.

...la requérante est convaincue qu'aucun transporteur aérien désigné sur les routes transfrontières ne peut concurrencer le service projeté, mais qu'aucun transporteur transfrontière notamment Air Canada n'est d'accord avec l'évaluation de la situation par la requérante et allègue qu'elle offre un service équivalent.

...Air Canada a étendu depuis un an aux États-Unis son propre service intérieur Air Express et devrait avoir plus de temps pour améliorer ce nouveau type de service.

Il nous semble qu'avant de tirer une conclusion au sujet de la présente requête, nous devrions savoir quels vols à horaire fixe à destination et en provenance du Canada pourraient correspondre avec les

The dissenting Commissioners were of the opinion that:

...it is incumbent upon an applicant to present evidence that the service applied for is needed and not now available. A review of the record discloses no Canadian shipper who is dissatisfied with existing services or who has a requirement for the applicant's service.

...CP Express, in its intervention, gave no explanation of why it had not attempted to ship goods via Air Canada or the other licensed transborder carriers to connect with the applicant's existing services in the United States. , and, in the absence of such an explanation the support given the applicant by CP Express loses much of its value. Aside from the representation from CP Express and the opinion of the applicant, based on its experience in the United States, that the service is required, no concrete evidence of any kind in our view was offered in support of the application.

...the applicant is convinced none of the air carriers designated on the transborder routes can match its proposed service, but one of the transborder carriers, namely Air Canada, does not agree with the applicant's assessment of the situation and alleges that it offers an equivalent service.

...Air Canada has for just over a year now extended to the U.S.A. its own domestic Air Express Service and should be given more time to develop this new type of service.

It appears to us that before reaching a conclusion on this application, we should know in some detail what scheduled flights operating to and from Canada could connect with the applicant's present

points d'expédition actuels de la requérante aux États-Unis; quelles mesures, s'il y en a, la requérante a prises pour expédier ses cargaisons de Winnipeg, Toronto et Montréal ou de les y envoyer à bord de vols à horaire fixe de passagers et de marchandises de transporteurs transfrontières autorisés; quels genres de service de transport de fret offrent les transporteurs transfrontières autres qu'Air Canada. Nous devrions être au courant du pourcentage du fret dont la priorité exige la livraison de nuit au transporteur et une autre le matin au destinataire. (Il est évident que le trafic de CP Express ne tombe pas dans cette catégorie.) Enfin nous devrions savoir quel pourcentage sera obtenu des services en place. Le dossier sur cette requête ne répond à aucune de ces questions.

shipping points in the United States. We should know what attempts, if any, the applicant has made to have its shipments destined to or originating from Winnipeg, Toronto and Montreal, carried on scheduled passenger and cargo flights of licensed transborder carriers. We should know in more detail what types of cargo services are offered by transborder carriers other than Air Canada. We should know what proportion of the cargo is of such high priority that it requires night delivery to the carrier and morning delivery to the destination. (It is obvious that CP Express' traffic does not fall into this category). Finally, we should know what proportion of the applicant's traffic can be expected to constitute new traffic and how much would be diverted from existing services. None of these questions can be adequately answered from the record of this application.

Air Canada et le ministère des Postes, qui étaient intervenus à l'encontre de la requête de Federal, ont déposé des avis d'appel de ladite décision auprès du ministre des Transports. Voici quels étaient les principaux motifs:

Air Canada and the Post Office Department, which had intervened in opposition to the application of Federal, filed Notices of Appeal to the Minister of Transport against *Decision No. 5243*. The principal grounds in the appeal were as follows:

Le Comité des transports aériens a fait erreur en concluant d'après les preuves dont il était saisi que le service projeté accommodera le public et répondra à ses besoins présents et futurs.

The Air Transport Committee erred in finding on the evidence before it that the proposed service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.

Le Comité des transports aériens a statué contrairement aux preuves qu'il avait en main en ce qu'aucune ne prouvait la nécessité du service projeté ni que les services transfrontières actuels ne pouvaient satisfaire aux besoins du marché.

The Air Transport Committee proceeded contrary to the evidence before it in that such evidence failed to disclose a need for the proposed service or that existing transborder services were inadequate to meet market needs.

Le Comité des transports aériens a fait erreur en concluant d'après les preuves dont il disposait que les services des transporteurs aériens désignés sur les routes transfrontières ne pouvaient rivali-

The Air Transport Committee erred in finding on the evidence before it that the air carriers designated on transborder routes, could not effectively match the overnight package delivery service that the

ser avec le service de livraison de colis de nuit que la requérante assurerait à destination et en provenance de différents points dans le cadre de ses services intérieurs aux É.-U.A.

Le Comité des transports aériens a fait erreur en ne rejetant pas la requête pour défaut de la requérante de fournir toutes les données qu'exige le paragraphe 8(2) du *Règlement sur les transporteurs aériens*.

Dans son jugement du 4 avril 1978, renvoyant ladite décision au Comité de révision aux fins d'examen, le Ministre déclarait entre autres:

[Traduction] Compte tenu des plaidoiries des appelants et des opinions dissidentes de trois commissaires, je crains que le Comité n'ait agréé la requête alors qu'on n'avait nullement prouvé, de l'avis de la Commission, que la commodité et les besoins du public exigent le service entre les points à desservir. J'estime donc qu'il serait dans l'intérêt public que le Comité révise sa décision à la lumière des considérations susmentionnées et que cet examen permette à Federal Express Corporation et aux appelants de produire les résultats de leurs sondages et études de marché, conformément à l'usage de la Commission.

Le Comité de révision a étudié l'affaire de l'appel et l'a transmise au Comité des transports aériens pour qu'il y donne suite.

Les parties à la révision ont été invitées à produire des preuves à l'appui de leur position

applicant would provide to and from various points on the applicant's domestic services within the U.S.A.

The Air Transport Committee erred in failing to reject the application for failure on the part of the applicant to provide all the information required by Sub-section 8(2) of the *Air Carrier Regulations*.

In his Judgement of April 4, 1978, referring *Decision No. 5243* back to the Review Committee for review and further consideration, the Minister stated, *inter alia*:

In view of the submissions of the Appellants and the dissenting opinions of three Commissioners, I am concerned that the Committee granted the application when no evidence was presented of demand for the service between the points proposed to be served to warrant a finding by the Commission of public convenience and necessity. I am, therefore, of the opinion that it would be in the public interest that the Committee review its *Decision No. 5243* relating to the application of Federal Express Corporation in the light of the above considerations and in such review give to Federal Express Corporation and the Appellants full opportunity to present evidence of their surveys and market studies respectively, in accordance with the practice of the Commission.

The Review Committee considered the matter in regard to the Appeal of *Decision No. 5243* and referred it to the Air Transport Committee to conduct the review.

The parties to the review were invited to submit such evidence as they had to support

ainsi qu'à en faire parvenir des copies aux parties intéressées. Federal a pu répondre à chaque appelant qui, à son tour, a pu répliquer à Federal.

Ministère des Postes

En réponse au jugement du Ministre en date du 4 avril 1979, le ministère des Postes a fait la plaidoirie résumée ci- après:

[Traduction] Dans toute étude de marché des petites expéditions au Canada, on doit tenir compte d'expériences et d'études semblables ainsi que de la situation du marché américain. À cet égard, le Ministère a soumis une partie d'une étude de la Marketing Corporation of America faite par le Service des postes américain sur le marché des petits envois, de 1961 à 1971. Ces travaux montrent que la croissance des petites expéditions non prioritaires, c'est-à-dire de moins de 100 livres, se chiffrait à 3 p. 100 par année, tandis que celles des prioritaires était juste un peu inférieure à 8 p. 100. En 1971, les petites cargaisons prioritaires représentaient environ 9,4 p. 100 des petites expéditions américaines.

Le Ministère s'est référé à des études exhaustives de marché pour les petits envois de la grosseur et du poids en question qui démontrent que tant aux États-Unis qu'au Canada, le nombre d'expéditions de ce genre acheminées par tous les modes s'accroît très lentement chaque année et a déclaré qu'il a calculé que le marché des courriers aériens et de surface était passé en valeur brute, de 36 millions de dollars en 1972 à 125 millions en 1977.

La croissance du marché de tous les modes transportant de petites cargaisons y compris, ...les prioritaires de surface (c.-à-d. Purolator, B.D.C.), les aériennes ainsi que les expéditions non prio-

their positions, with copies of such to the appropriate interested party. Federal was given an opportunity to answer each of the Appellants and they, in turn, were given an opportunity to reply to the answer of Federal.

Canada Post

In response to the Minister's Judgement of April 4, 1978, Canada Post submitted additional evidence which is summarized below:

In any survey of the small shipment market within Canada one should consider similar experiences, surveys and the market situation in the U.S. In this respect, Canada Post submitted part of a survey by Marketing Corporation of America prepared for the U.S. Postal Service dealing with the small shipment market covering the years 1961-1971. This survey shows that the growth for non-priority small shipments, that is, less than 100 pounds, was approximately 3% per annum, while the market for priority small shipments was just less than 8% per annum. In 1971 priority small shipments represented approximately 9.4% of small shipments in the U.S.

The Post Office Department made reference to extensive market studies of the total market for small shipments of the size and weight in question which can demonstrate that in both Canada and the U.S.A., the number of such shipments moving by all modes is growing at a very slow annual rate and stated that it determined that the surface and air courier market has increased in gross value from $36 million in 1972 to $125 million in 1977.

Market growth from all modes of transporting small shipments, including, "... surface priority (i. e., Purolator, B.D.C.) and air as well as surface nonpriority shipments was about at the 3% per annum

ritaires de surface, se chiffrait à près de 3 p. 100 par année. Ainsi la hausse enregistrée au Canada est similaire à celle de son voisin du Sud. De plus, cette augmentation n'est pas "réelle", mais est attribuable dans une certaine mesure au transfert d'autres modes de transport à l'avion.

rate. " Hence growth in Canada is similar to that in the U.S. In addition this growth is not "real" but to an extent is attributable to the transference from other modes of transport to the air mode.

Celles qu'ont connu les petites expéditions prioritaires au cours des années 1960 est attribuable essentiellement à la demande des institutions bancaires. Néanmoins, comme les banques se sont dotées de matériel de transfert électronique en ligne, l'importance des services de courrier s'accroîtra à un rythme plus lent et va même diminuer.

Growth in the 60's of priority small shipments was due primarily as a result of demands imposed by banking institutions. However, as banks move to 'on line' electronic transfer capabilities growth of couriers in this market will be at a slower rate and will eventually decline.

Le Ministère avait mis à l'essai un service de postes prioritaires l'année précédente et s'apprêtait dans quelques semaines à en mettre un sur pied entre quelque vingt centres canadiens importants. Trois mois plus tard, il offrirait ce service aux autres administrations postales y compris les É.-U. et le R.-U.

Canada Post had been testing a "Priority Post" service for the last year and would within a few weeks inaugurate domestic service between some twenty major Canadian cities. Within three months thereafter it would open this service to other Postal Administrations including the U.S. and U.K.

Le Ministère reconnaît l'existence d'un besoin réel; toutefois, comme on le constate, les services de courrier en place, les compagnies aériennes intérieures et étrangères accommodent le public et répondent à ses besoins présents; les futurs le seront par les transporteurs existants ainsi que le ministère des Postes grâce à la mise sur pied de services nouveaux et étendus.

Canada Post recognizes the existence of a present need; however, as can be seen, the present public convenience and necessity is being satisfied by existing couriers, domestic airlines and foreign airlines. Future public convenience and necessity is and will be adequately served by existing carriers and Canada Post by the development of new services and the addition of new features to existing services.

Air Canada

En guise de complément, Air Canada a présenté un affidavit de son gestionnaire, Systèmes de fret et de développement, y compris les renseignements suivants:

Air Canada

As additional evidence Air Canada submitted an affidavit from its Manager, Cargo Systems and Development, including the following information:

Services aériens de fret des transporteurs américains de réseau, relevé du volume de trafic en-

U.S. carriers on-line air freight operation, summary of traffic flow between U.S. regions and Canada:

tre les régions américaines et le Canada: le nombre de livres acheminées à destination et en provenance du Canada; d'autres services aériens réguliers transfrontières; les heures d'affaires des douanes; analyse concurrentielle des fréquences/capacité; et ses services transfrontières de petits colis et de messageries.

Federal

Federal soutient qu'avant de déposer sa requête en décembre 1975, elle a fait un sondage écrit auprès de sa clientèle américaine; qu'elle a examiné les services assurés dans quelques villes américaines ayant une population comparable à celle de Toronto, Montréal et Winnipeg; le type et la fréquence de services à offrir et la viabilité du service projeté. Elle maintient qu'en termes de livres de marchandises transportées, elle est passée de 34,4 millions de livres en 1975 à 85,4 millions en 1978; qu'entre 1975 et 1977, les demandes prioritaires ont crû de 147 p. 100 et celles pour les livraisons le deuxième jour, de 23 p. 100; qu'au cours de l'année financière de 1977, 75,6 p. 100 de son volume total était destiné à être livré le jour suivant; que 60 p. 100 de tous les colis sont ramassés entre 14 h et 17 h; que 77 p. 100 de tous les colis qu'elle transporte comprennent le ramassage et la livraison; qu'en février 1976, elle a institué, conjointement avec CP Express, un service de livraison le deuxième jour à destination et en provenance de Toronto, avec Buffalo pour point de transit; et qu'au cours des quatre premiers mois de 1978, 692 567 livres de marchandises ont été acheminées. D'après son expérience récente et la croissance de la demande à destination et en provenance de villes d'envergure semblable, elle déclare avoir revu ses prévisions de trafic pour Montréal et Toronto et les avoir portées respectivement à 850 000 et à 1 500 000 livres; qu'elle offrira un service de livraison le jour suivant entre 85 villes et Toronto, Montréal et Winnipeg avec des envolées après 18 h afin de permettre des cueillettes en fin d'après-midi; que les accords intercompagnies ne résoudront pas le problème actuel de manque de services; que le trafic de Montréal et de Toronto devrait, prévoit-on, suffire à permettre des profits basés sur la hausse des coûts; que les heures de livraison à Toronto, en comparaison de celles

All U.S. carriers pounds flow to and from Canada; other scheduled transborder air services; customs office hours; competitive Analysis of Frequencies/Capacity; and Air Canada's small package and Air Express transborder service.

Federal

In preparation for the filing of its application in December 1975, Federal maintains that it conducted a written survey of its U.S. customers; that it reviewed its services to certain U.S. cities of comparable population to Toronto, Montreal and Winnipeg; that it considered the type and frequency of service to be offered; and that it studied the viability of the proposed service. Federal further maintains that in terms of pounds of goods carried, Federal Express has grown from 34.3 million pounds in 1975 to 85.4 million pounds in 1978; that priority demands grew 147% between 1975 and 1977 while second day delivery demand grew 23%; that during fiscal year 1977, 75.6% of the total Federal volume consisted of next day delivery service; that 60% of all packages are picked up between 2:00 p.m. and 5:00 p.m.; that 77% of all packages carried by Federal include pick-up and delivery; that, in February 1976, Federal in cooperation with CP Express instituted a second day delivery service to and from Toronto, using Buffalo as a gateway; and that during the first 4 months of 1978, 692,567 pounds of goods were carried. Federal states that, based on recent Federal experience and on the growth of demand to and from comparably sized cities, Federal has revised its estimated Montreal and Toronto traffic to 850,000 pounds and 1,500,000 pounds respectively; that it will be offering next day service between 85 cities and Toronto, Montreal and Winnipeg with flight departures after 6:00 p.m. in order to permit late afternoon pick-ups; that interline agreements will not resolve the existing lack of service problem; that both Montreal and Toronto traffic are forecast to be sufficient from the outset to realize a profit on an incremental costing basis; that delivery times to Toronto, in comparison to the existing CP Express cooperative effort, will be reduced by more than 50%; and

du service conjoint de CP Express, seront réduites de plus de moitié; et qu'en moyenne, les taux intercompagnies seront 48 p. 100 plus élevés que ceux de ses propres tarifs CCT.

Réponse de Federal à l'argumentation du ministère des Postes

Federal fait savoir que:

> Subséquemment à quelques points soulevés par le ministère des Postes, ...ainsi qu'à la question de la capacité des transporteurs aériens réguliers soulevée par Air Canada... Federal a commandé une nouvelle étude;
>
> Les preuves supplémentaires de Federal indiquent une croissance considérable et soutenue du trafic entre 1974 et 1978 ainsi que des demandes excédant de beaucoup celles prévues pour Toronto, Winnipeg et Montréal.
>
> À eux seuls, ses clients américains ont des besoins considérables en transport de petits colis (54 488 paquets par mois); 89.7 p. 100 des clients exigent des services de ramassage et de livraison et 75,3 p. 100 font appel à des services de courtage et de dédouanement; 82,3 p. 100 des clients interviewés se sont dits disposés à payer un supplément pour obtenir le service requis.
>
> Le sondage du Service des postes américain vise les expéditions prioritaires et non prioritaires; le rapprochement des données (1961-1971) aux conditions actuelles est inexistant; périmé, le sondage indique néanmoins que les expéditions de petits colis ont augmenté de 105 p. 100 au cours de la période et que les envois prioritaires représentent 8 p. 100 de l'ensemble de ce marché.
>
> Au cours de l'année financière de 1978, le trafic global acheminé par Federal a augmenté de plus de 30 p. 100.

that, on average, interline rates are 48% higher than Federal's CTC tariff rates.

Answer by Federal to Evidence Submitted by Canada Post

Federal submits, as follows:

> As a result of a number of issues raised by Canada Post... together with the scheduled air carrier capacity issue raised by Air Canada... Federal caused a further survey to be taken;
>
> The additional evidence of Federal indicates a continuous and substantial growth of traffic between 1974 and 1978 together with demands far in excess of those projected for Toronto, Winnipeg and Montreal.
>
> Federal's customers in the U.S. alone, have substantial requirement for the transport of small packages (54,488 packages per month); 89.7% of Federal's customers require pick-up and delivery while 75.3% require brokerage and customs clearance; 82.3% of Federal's customers interviewed are willing to pay a premium to achieve the service required.
>
> The U.S. Postal Service survey refers to both priority and non-priority shipments; the relevance of the survey (1961-1971) to present day conditions is lacking; even if out of date the survey shows small package priority shipments increased by 105% over the period and shows that priority small package shipments represented only 8% of the total small package shipment market.
>
> During the fiscal year 1978 Federal has experienced a growth in overall traffic carried in excess of 30%.

Une comparaison du sondage de 1961-1971 effectué aux É.-U. avec son expérience entre 1974 et 1978 indique clairement que le concept de service de Federal a stimulé la demande. Le transfert d'autres modes ne se produit que lorsque les modes en place sont incapables de satisfaire convenablement aux besoins de l'expéditeur.

Les expéditions bancaires n'accaparent qu'un faible pourcentage de ses activités.

Le service de messageries aériennes aux États-Unis ne peut satisfaire aux besoins de l'expéditeur pour la même raison que les transporteurs réguliers en place desservant les États-Unis et le Canada ne peuvent satisfaire à la demande du marché, c'est-à-dire que le service est prévu pour le transport de passagers durant le jour.

Le ministère des Postes a fait allusion aux postes prioritaires depuis 1976. "Bien qu'il ait continué à prétendre que le service projeté par Federal n'est pas requis et que le marché est satisfait, il continue également de soutenir qu'il entend de mettre sur pied un nouveau service en fonction de ce marché particulier."

Ce genre de service ne fonctionnera pas encore parce que 1) il devra compter sur les transporteurs à horaire fixe en place et éprouvera les mêmes difficultés qui ont entraîné l'incapacité des transporteurs à satisfaire aux besoins du marché et 2) le nécessité de transporter du courrier d'une ligne à l'autre porte en elle-même l'échec.

Parce que les transporteurs réguliers assurent le transport de jour des passagers, ils sont généralement incapables d'assurer la livraison le jour suivant.

L'étude de 1978 - 17,46 p. 100 des répondants expédient à Montréal et

A comparison of the 1961-1971 survey in the U.S. Postal Service and the experience of Federal between 1974 and 1978 clearly shows that the Federal concept of service has stimulated demand. Transference from other modes only occurs where existing modes are unable to adequately satisfy the needs of the shipper.

Bank shipments make up only an insignificant portion of Federal's business.

The failure of the "Express Mail" system in the U.S. to satisfy shipper requirements is for the same reason that existing scheduled carriers providing air service between the U.S. and Canada cannot meet the demands of the market; that is, the service is scheduled for the carriage of passengers during the day.

Canada Post has referred to "Priority Post" since 1976. "While Canada Post has continued to argue that the service proposed by Federal Express is not required and that the market is being adequately serviced, it also continues to protest that it intends to inaugurate a new service relating to that very market."

"Priority Post" is doomed to fail because, (1) it will have to rely on existing scheduled carriers and will be subject to the very problems which have resulted in these carriers being unable to meet the needs of the market and, (2) the very requirement of interlining will be self defeating.

Because the scheduled carriers cater to the daytime carriage of passengers they are generally unable to provide overnight next day delivery.

The 1978 survey - 17.46% of survey respondents ship to Montreal,

(ou) à Toronto, et (ou) Winnipeg; au 27 mai 1978, Federal comptait 111 664 clients; l'étude indique que 19 496 ont expédié à Montréal et (ou) à Toronto et (ou) à Winnipeg; seulement 3,7 p. 100 des répondants font appel à ses services pour le transport à destination du Canada tandis que 30 p. 100 font appel à Emery et 15,3 p. 100 aux services aériens existants; 19 p. 100 des colis sont actuellement livrés le jour suivant; le temps de livraison moyen est 2,4 jours; 73 p. 100 des répondants utilisent maintenant les services de porte à porte et 71 p. 100 des services de courtage et de dédouanement; l'étude révèle les volumes mensuels suivants: Montréal, 42 111; Toronto 44 918; Winnipeg, 14 973; les chiffres ci-après représentent le volume prévu de colis prioritaires à expédier au Canada, c'est-à-dire à Montréal 25 735 par mois, à Toronto 23 005 par mois et à Winnipeg 9 748 par mois; le volume total à partir du Canada sera prévoit-on de 28 074 par mois; 57 p. 100 des répondants exigent des livraisons le jour suivant; 82,3 p. 100 seraient disposés à verser un supplément pour le service projeté; les principaux usagers sont les firmes de fabrication, les industries de service, les compagnies d'impression et de publication.

and/or Toronto, and/or Winnipeg; as of May 27, 1978 Federal had 111,664 customers; the survey suggests 19,496 customers of Federal shipped to Montreal and/or Toronto and/or Winnipeg; only 3.7% of respondents now use Federal to ship to Canada while 30.0% use Emery and 15.3% use existing air services; 19% of parcels are currently delivered next day - average delivery time was indicated to be 2.4 days; 73% of the respondents now use door-to-door services, and 71% use brokerage and customs clearance; the survey indicates the following monthly volumes - Montreal - 42,111 Toronto - 44,918 Winnipeg - 14,973; the following shows the forecast volume of priority packages to be shipped to Canada, that is, Montreal - 25,735 per month, Toronto - 23,005 per month and Winnipeg 9,748 per month; total volume from Canada is forecast to be 28,074 per month; 57% of the respondents require overnight, next day delivery; 82.3% would be willing to pay a premium for the proposed service; primary users are manufacturing firms, service industries, printing and publishing companies.

Réponse de Federal à la plaidoirie d'Air Canada

Federal fait savoir que l'étude de 1978 démontre clairement que les transporteurs réguliers ne respectent pas les exigences du marché qu'elle se propose de desservir; qu'à l'exception d'Air Canada qui est intervenue, les autres semblent accepter ce fait; et que la capacité matérielle des transporteurs aériens à horaire fixe mentionnée par Air Canada est tout simplement non disponible pour le marché des petits colis prioritaires.

Answer by Federal to the Evidence Submitted by Air Canada

Federal submit that the 1978 survey clearly establishes that the scheduled carriers are not meeting the requirements of the market proposed to be served by Federal; that with the exception of Air Canada which intervened, the remainder appear to recognize this as fact; and that the physical capacity of the scheduled air carriers referred to by Air Canada is just not available for the priority small package market.

Réponse du ministère des Postes au témoignage de Federal

Le ministère des Postes soutient en résumé que:

Answer by Canada Post to the Evidence Submitted by Federal

Canada Post, in summary, maintains that:

L'étude qu'a faite Federal ne l'a été qu'auprès de sa clientèle et ne vise qu'une partie des expéditeurs. De plus, rien n'indique que les répondants sont vraiment représentatifs des clients du transporteur.

Afin de déterminer la précision et l'impartialité de l'étude et des résultats ainsi que la mesure dans laquelle l'option des répondants a été biaisée, on doit tenir compte non seulement de chaque questionnaire retourné, mais également de la lettre de Federal qui accompagnait le questionnaire.

Les pourcentages ne sont pas clairs. En tout état de cause, l'étude ne vise que les clients américains de Federal et non la clientèle canadienne potentielle, ne prouve pas la nécessité et les besoins du public particulièrement au regard des expéditeurs canadiens.

Les comparaisons de villes choisies par Federal sont incomplètes, puisqu'elles sont établies du point de vue de la population uniquement. Elles devraient cependant se rapporter aux collectivités ayant les mêmes industries (ou) la même intensité d'activité gouvernementale, et ainsi les allégations de Federal ont peu, sinon aucune valeur dans l'évaluation de la commodité et des besoins du public.

L'étude illustre la croissance de Federal à Washington, à Dallas et à Charlotte. Toutefois, le permis demandé vise les expéditions entre Montréal - Syracuse; Toronto - Buffalo; Winnipeg - Minneapolis. Il n'existe aucune indication ou prévision du volume de trafic à partir de ces trois villes canadiennes demandées ni du pourcentage du trafic nécessitant une livraison le jour suivant.

On relève un grand écart entre les prévisions de Federal pour Toronto en termes de colis hebdo-

Federal's survey is a survey of its customers only and does not cover a cross section of shippers. In addition there is no indication that the respondents were truly representative of Federal's customers.

In order to determine whether the survey and results are accurate and unbiased and the extent of the bias of the respondents one would have to study not only each returned questionnaire but also the letter from Federal accompanying the questionnaire.

Percentages are unclear. In any event the survey only covers U.S. customers of Federal and not potential Canadian clientele, hence the survey does not show that public convenience and necessity has been proved specifically with respect to Canadian shippers.

The city comparisons chosen by Federal are incomplete, that is, only on the basis of population. The comparisons should, however, relate those communities with similar industry bases and/or intensity of government activity, hence the submissions of Federal are of little or no value in assessing public convenience and necessity.

The survey shows Federal's growth at Washington, Dallas and Charlotte. However, the licence applied for is for shipments between Montreal - Syracuse; Toronto - Buffalo; Winnipeg - Minneapolis. There is no indication or estimate of flow of traffic from the three Canadian cities applied for and no indication of how much of this traffic requires next-day delivery.

There is serious discrepancy between Federal's submitted forecast for Toronto in terms of weekly

madaires de 11,9 livres en moyenne et les chiffres du nouveau témoignage. Lorsqu'on prend en considération l'écart d'envois États-Unis - Canada, de toute évidence Federal ne connaît pas le marché canado-américan.

L'étude n'indique pas quel volume de clients y ont fait appel pour la livraison de lettres, ce qui, en tout état de cause, serait contraire à l'article 8 de la *Loi sur les postes*.

Rien n'indique non plus que CP Express aiderait Federal ailleurs qu'à Toronto ni que Dorval ou Mirabel serait l'aéroport utilisé à Montréal. Si c'était Mirabel, le service différerait quant au temps et aux dépenses.

Même si Federal fait appel à CP Express pour les services de ramassage et de livraison, une étude menée par cette dernière (les données sont tirées d'une audience récente de la Commission des routes de l'Ontario relativement à une demande de permis présentée par United Parcel Service) a révélé que seulement 81,2 p. 100 de ses expéditions étaient livrées le jour suivant la date de ramassage.

packages at an assumed average weight of 11.9 pounds and the figures provided in the new evidence. When one takes into consideration the U.S. - Canada shipment imbalance, "...Obviously, Federal has no knowledge of the Canada/U.S. market."

The survey did not indicate what volume of customers desiring service required it for the delivery of letter mail, which in any event would be contrary to Section 8 of the *Post Office Act*.

There is no indication that CP Express would assist Federal at other than Toronto and no evidence to indicate whether Dorval or Mirabel would be the airport used in Montreal. If the latter, service in respect of time and expense would differ than if Dorval were used.

Even if Federal is to use CP Express for pick-up and delivery services a survey conducted by CP Express (data is from a recent Ontario Highways Board Hearing with respect to a licence application by United Parcel Service) revealed that only 81.2% of its shipments received next day delivery from the time of pick-up.

Réponse d'Air Canada au témoignage de Federal

Air Canada déclare que:

Air Canada affirme que ces "écarts" ...(mentionnés par les commissaires dissidents à l'égard de la *décision n° 5243*)... continueront à exister en dépit des nouvelles preuves déposées par Federal Express dans le cadre de la présente révision.

Les pièces de la société indiquent comment Winnipeg, Montreal

Answer by Air Canada to the Evidence Submitted by Federal

Air Canada states that:

It is the submission of Air Canada that these deficiencies... (pointed out by the Commissioners dissenting from *Decision No. 5243*)... continue to exist notwithstanding the new evidence filed in this Review by Federal Express.

The Air Canada exhibits show how Winnipeg, Montreal and

et Toronto ne sont que le prolongement des routes à destination et en provenance du centre de Memphis de Federal.

Air Canada et d'autres transporteurs transfrontières assurent des services directs à trente et un points américains dans le réseau de Federal et des services de correspondance au reste.

Au début de 1979, son service Airvelop serait étendu à ses points américains.

Air Canada doute que Federal puisse livrer le jour suivant étant donné le temps nécessaire au dédouanement.

Pour des raisons de coupure du temps de ramassage, Federal assurerait la même fiabilité que le service de messageries aériennes d'Air Canada, en livrant au plus tard le deuxième jour d'affaires suivant le ramassage...

Les taux entre compagnies sont inférieurs à ceux de Federal.

Federal n'a pas répondu de façon satisfaisante aux points soulevés par les commissaires dissidents.

La croissance phénoménale de ses marchés américains n'a aucun rapport avec la demande de services au Canada pas plus d'ailleurs qu'avec celle des services transfrontières.

Le problème de diversion sera aggravé par l'écart entre le trafic en direction nord et celui en direction sud, de l'ordre de 70/30 - 80/20.

Réponse d'Air Canada à celle de Federal

En gros, la société affirme qu'il n'y a pas un besoin évident pour le service projeté au Canada;

Toronto are but extensions of routes to and from Federal's Memphis hub.

Air Canada and the other transborder carriers together provide direct services to thirty-one of the U.S. points in the network of services of Federal and connecting services to the remainder.

In early 1979, Air Canada's 'Airvelop' service would be extended to its U.S. points.

Air Canada questions whether Federal's overnight delivery claim will be attainable given the time requirement for customs clearance.

For reasons of cut off times for pick-up Federal's premium product "... would perform at the same reliability as the Air Canada air express product... providing for delivery not later than the second business day after pick-up..."

Interline rates are less than Federal rates.

Federal has not responded satisfactorily to the issues pointed out by the Commissioners dissenting to the Decision.

The phenomenal growth Federal has achieved in its U.S. markets has no relevance to the demand for service in Canada in general, and in particular it has no relevance to the demand for transborder services.

The diversion problem will be exacerbated by the imbalance between northbound and southbound traffic which is in the order of a ratio of 70/30 - 80/20.

Reply by Air Canada to the Answer by Federal

In summary, Air Canada, contends that there is no clear identifiable requirement for the

que l'étude de 1978 ne contribue nullement à justifier l'exigence de la commodité et des besoins présents et futurs du public canadien; que les études ont toutes été menées aux États-Unis et sont sans rapport avec la situation canadienne; et que les transporteurs aériens réguliers peuvent satisfaire à la demande actuelle des petits envois.

Réponse de Federal à celle du ministère des Postes

En réplique, Federal fait valoir que:

> D'une part, le Ministère déclare que la faiblesse de son étude de 1975 est due à l'absence de données canadiennes; d'autre part (1) il déclare qu'il faudrait tenir compte de l'expérience américaine et (2) il présente, à l'étude du Comité, une recherche à l'égard du service des postes américain qui ne renferme pas non plus de données canadiennes.
>
> Si le ministère des Postes nourrit des doutes quant aux prévisions de la demande dans l'étude de 1975, celle de 1978 devrait les effacer.
>
> La demande d'expédition de petits colis en 1978 entre les États-Unis et le Canada démontrée dans l'étude de 1978 prouve la validité de l'étude comparative des villes. L'étude en question montre que les prévisions initiales de trafic étaient en fait très prudentes.
>
> Celle de 1975 se limitait aux expéditeurs dont les factures s'élevaient à plus de $40 quotidiennement; la demande globale augmenterait si l'on considérait celle de tous les clients de Federal.
>
> Cette même étude indique que 61 p. 100 de la clientèle nécessitant le service à destination du Canada exigent une livraison le jour suivant, non seulement celle de 1978 confirme-t-elle ce fort pourcentage,

service proposed by Federal in Canada; that the 1978 survey contributes nothing to substantiate the requirement of present and future public convenience and necessity in Canada; that the surveys were conducted entirely in the U.S. and have no Canadian content; and that there is sufficient capacity at present on the scheduled air carriers to handle the existing demand for small package service.

Reply by Federal to the Answer Submitted by Canada Post

In reply, Federal submits that:

> On the one hand, Canada Post states that Federal's 1975 survey is weakened by having no Canadian content; on the other hand Canada Post, (1) states consideration should be given to the U.S. experience and, (2) submits for Committee consideration a survey conducted for the U.S. Postal Service, which also does not contain any Canadian content
>
> If Canada Post has any doubts about the demand forecast in the 1975 survey, these doubts should be allayed following review of the 1978 survey.
>
> The 1978 small package shipment demand between the U.S. and Canada as evidenced by the 1978 survey substantiates the validity of the Comparative Cities Study. The 1978 survey shows that original traffic forecasts were in fact conservative.
>
> The 1975 survey confined itself to shippers which on average had billings in excess of $40 daily; overall demand would increase when one considered the demand of all of Federal's customers.
>
> The 1975 survey indicated 61% of customers requiring service to Canada also required next day delivery; the 1978 survey not only confirmed this high percentage but also indicated the shippers were

mais révèle également que les expéditeurs sont disposés à payer un supplément pour ce service. Un autre indicateur de cette demande est le fait que l'expérience de Federal ait révélé en 1977 que 75,6 p. 100 de ses services comprennent des livraisons le jour suivant et que ceux-ci augmentaient six fois plus rapidement que ses autres services.

Le ministère des Postes craint que le service de Federal ne soit contraire à l'article 8 de la *Loi sur les postes*, mais les lois américaines permettent au transporteur d'acheminer du courrier réel. On doit souligner que plus de 70 p. 100 du volume de Federal sera destiné au nord et qu'il ne tombe ainsi pas sous le coup de l'article en question. En tout état de cause, moins de 5 p. 100 du volume de trafic de Federal aux États-Unis comprend des colis de type documents.

CP Express se chargera du trafic de Federal aux points canadiens demandés; Federal fournira ses services à l'aéroport de Dorval à Montréal et non à celui de Mirabel.

La question de fiabilité de CP Express pour ce qui est de la livraison le jour suivant soulevée par le ministère des Postes avait trait en fait à des messageries régulières non prioritaires pour les expéditions d'au plus 24 000 livres et ne comprenaient pas les expéditions de Package Express, de Canpar ou de Federal. De toute manière, l'étude menée une semaine de novembre 1977 a révélé que plus de 84 p. 100 des livraisons de CP Express dans un rayon de 250 milles du point d'origine étaient faites à temps.

CP Express, par l'entremise d'Expressair, pour les services de Federal, emploie une flotte de dix véhicules se chargeant du ramassage, de la livraison et de la manu-

willing to pay a premium for such service. Also as an indicator of next day delivery demand, Federal's 1977 experience reveals that 75.6% of its operation consisted of next day delivery and that next day delivery service was growing at six times the rate of other Federal service available.

Canada Post expresses concern that Federal's operation may be in contravention of Section 8 of the *Post Office Act*. But U.S. Postal laws allow the carrier to transport live correspondence. It must be recalled that over 70% of Federal's volume will be northbound hence not subject to the above Section 8. In any event less than 5% of the total U.S. Federal Express traffic volume relates to document type packages.

CP Express will handle Federal's traffic at the Canadian points requested; Federal will provide its services using Dorval Airport in Montreal, not Mirabel.

The reliability of CP Express in providing next day delivery as outlined by Canada Post in fact dealt with the regular express on a non-priority basis for shipments weighing up to 24,000 pounds and did not include Package Express, Canpar or Federal Express shipments. In any event the survey, conducted in one week of November 1977, revealed that in excess of 84% of CP Express deliveries within 250 miles of the originating point were on time.

CP Express, through Expressair, dedicated to Federal services, employs a fleet of ten vehicles used for pick-up, delivery and handling of priority air traffic moving be-

tention du trafic aérien prioritaire entre Toronto et des centres canadiens et américains importants.

Suite à la *décision n° 5243*, des preuves supplémentaires ont été déposées à l'appui des constatations de la majorité des commissaires. De plus, de nouvelles preuves ont été produites infirmant les constatations initiales et répondant aux premières questions soulevées par les commissaires dissidents.

Depuis la publication de ladite décision, il semble que le Comité ait continué à reconnaître la nécessité du service à taux unitaire de petits colis prioritaires entre les États-Unis et le Canada; par exemple, dans les *décisions n° 5452* du 11 avril 1978 concernant Airpac et *5414* concernant Brennan et Hargreaves Inc., aucune intervention contraire n'a été déposée par les transporteurs à taux unitaires.

La croissance du trafic à destination et en provenance de villes américaines d'envergure équivalente de 1976 à 1978 a excédé de beaucoup les projections pour les centres canadiens.

Réplique de Federal à la réponse d'Air Canada

En réplique, Federal convient avec Air Canada que les constatations de la *décision n° 5243* doivent être considérées à la lumière des nouvelles preuves déposées auprès du Comité de révision.

Federal continue à voir le nombre de livres acheminées croître, à la fois dans son réseau et à destination et en provenance de villes américaines d'envergure comparable à celles de Montréal, Toronto et Winnipeg. En 1978 seulement, son trafic a augmenté de 36 p. 100.

tween Toronto and major Canadian and U.S. Cities.

Following *Decision No. 5243* substantial additional evidence has been provided to support the findings of the majority Commissioners. Further, the new evidence has been provided rebutting the original findings and answering the original questions raised by the dissenting Commissioners.

Since the issuance of *Decision No. 5243* it is apparent that the Committee has continued to recognize the requirements for priority small package unit toll service between the U.S. and Canada; for example, in *Decision No. 5452* of April 11, 1978 concerning Airpac and *Decision No. 5414* concerning Brennan and Hargreaves Inc., there were no opposing interventions from scheduled unit toll carriers to the above applications.

Growth in traffic to and from comparably sized U.S. cities over the period 1976-1978 has far exceeded the projections for the Canadian cities.

Reply by Federal to the Answer of Air Canada

In reply, Federal agrees with Air Canada that the findings contained in *Decision No. 5243* must be examined in the context of the additional evidence filed with the Review Committee.

Federal continues to enjoy real growth in terms of pounds carried - both in its total system and to and from U.S. cities of comparable size to Montreal, Toronto and Winnipeg. Federal's system traffic, in 1978 alone, grew by 36%.

L'étude de 1975, celle de 1978 et l'étude comparative des villes confirment la nécessité et l'acceptabilité de son service projeté.

Les deux premières études confirment, de l'avis de la majorité des commissaires, que le service projeté n'est pas offert actuellement par des transporteurs aériens à taux unitaires.

Les preuves supplémentaires à l'appui indiquent que le service projeté n'est pas offert actuellement; comme 70 à 80 p. 100 du trafic provient des États-Unis, il est normal que la proposition vienne d'un transporteur américain et que les sondages et études soient faits en fonction de la demande de ce pays pour dégager celles des États-Unis et du Canada; la conception de service de Federal de relier son réseau au Canada par Syracuse, Buffalo et Minneapolis ne diffère pas de celle de tous les transporteurs aériens disposant d'un permis international; c'est-à-dire qu'Air Canada dessert neuf villes canadiennes à partir de Boston et United Airlines dessert 37 centres différents à partir de Vancouver, mais aucune n'est autorisée à desservir toutes lesdites villes en vertu de l'Accord relatif au transport aérien canado-américain; plus de 80 p. 100 des clients de Federal sont dits disposés à verser un supplément pour le service projeté. Cela indique encore une fois que le service projeté n'est pas offert; l'extension du service "Airvelop" d'Air Canada de façon à inclure les États-Unis ne fonctionnera pas pour ce qui est de la livraison le jour suivant pour les mêmes raisons qu'Air Canada n'a pu desservir le marché des petites expéditions prioritaires; c'est-à- dire que ses services sont axés sur le trafic passagers (le jour) et non sur le fret

The 1975 Survey, the 1978 Survey and the Comparative Cities Study each confirm the requirement for and the acceptability of the proposed Federal Express service.

The 1975 Survey and the 1978 Survey confirm, in agreement with the majority of the Commissioners, that the service proposed by Federal is not available from currently licensed unit toll air carriers.

The additional evidence submitted shows that the service proposed by Federal is not now available; since 70 - 80% of the traffic originates in the U.S., it is not unusual that the proposal comes from a U.S. carrier nor that surveys and studies would be taken in regard to U.S. demand to measure both U.S. demand and to estimate Canadian demand; the service concept of Federal, to link its network to Canada through Syracuse, Buffalo and Minneapolis is no different than that of all air carriers issued international authority; that is, Air Canada serves nine Canadian cities from Boston, and United Airlines offers service to 37 different cities from Vancouver, but neither is authorized to serve all of the said cities under the Canada/U.S. Air Transport Agreement; over 80% of Federal's customers stated they would be willing to pay a premium to receive the service proposed. This indicates again that the service proposed is not now available; Air Canada's extension of Airvelop to include the U.S. will fail in terms of overnight delivery for the same reasons Air Canada has failed to serve the small package priority shipment market; that is, its services are geared to passenger (daytime) traffic not freight (overnight) traffic; of the 16 carriers serving 31 U.S. points only Air Canada has objected to the application and al-

(la nuit); des 16 transporteurs desservant 31 points américains, seule Air Canada s'est opposée à la requête et a prétendu que le service projeté de Federal est actuellement assuré.

L'évaluation par Federal de son étude de 1978 indique que 80 p. 100 de ses clients expédiant des choses au Canada ne reçoivent aucun service qu'elle dit vouloir assurer - "...il n'est pas déraisonnable d'affirmer que le même situation prévaut au Canada."

Seule Air Canada est intervenue; elle ne montre pas qu'elle assure un service équivalent à celui qui est projeté, c'est-à-dire pas de service de porte à porte, aucun dédouanement, aucune capacité de nuit, sauf entre Toronto et deux points américains et Montréal et un point américain; à la suite des arrangements conclus avec les douanes américaines et le service prioritaire à partir de courtiers de douances canadiennes ainsi que les heures de vols à horaire fixe, Federal ne souffrira que de légers retards aux douanes et sera en mesure de satisfaire aux exigences de livraison. Federal utilisera Dorval à Montréal réduisant ainsi les retards qu'occasionnerait le choix de Mirabel; les délais limités invoqués par Air Canada n'existent pas; il n'y a aucune répartition au prorata des taux disponibles pour les petits colis interlignes entre les transporteurs aériens comme le prétend Air Canada. La répartition ne vise que le fret général. "De toute évidence, le service de Federal ne sera utilisé que lorsque les transporteurs actuels ne pourront assurer le service que demande l'expéditeur."

Le marché des petits colis prioritaires ne représente qu'un très faible pourcentage du marché global de fret, et ainsi la mise sur pied du service de Federal n'aura qu'une incidence négligeable.

leged that the service proposed by Federal is currently available.

Federal's assessment of its 1978 Survey shows that 80% of its customers now shipping to Canada are not receiving service as proposed by it - "... it is not unreasonable to assume that exactly the same situation exists in Canada."

Only Air Canada among air carriers intervenes; Air Canada does not show that it provides equivalent service to that proposed; that is, no door to door service, no customs clearance, no overnight capability except between Toronto and two points in the U.S. and Montreal and one point in the U.S.; as a result of arrangements with U.S. customs and priority service from Canadian customs brokers, together with scheduled flight times, Federal will encounter only minimal customs delays and will be able to meet its delivery criteria. Federal will use Dorval at Montreal hence reducing delays incurred if Mirabel were to be used; last call times as alleged by Air Canada do not exist, there is no proration of rates available on interlining small packages between air carriers as alleged by Air Canada. The proration mentioned by Air Canada pertains to general freight only. "Clearly, therefore, the Federal Express service will only be used when existing scheduled air carriers cannot provide the service required by the shipper.

The priority small package market makes up only a very small percentage of the total cargo market, therefore the introduction of Federal will have an inconsequential impact on the total cargo market.

Les données de l'étude de 1978 indiquent que l'introduction du service de messageries aériennes d'Air Canada à destination des États-Unis ne satisfait pas au marché visé par Federal.

Parce qu'entre 70 et 80 p. 100 du volume de trafic est sensé provenir des État-Unis, il n'est pas illogique qu'un transporteur américain mette sur pied ce service pour satisfaire convenablement à la demande de ce marché particulier.

Les correspondances de vol ne résoudront pas le problème d'absence du service proposé par Federal; les vols transfrontières actuels ne sont pas exécutés à des heures permettant des correspondances avec ceux de Federal et aucun arrangement interligne n'est offert

Les transporteurs assurant actuellement des services transfrontières et offrant une capacité de fret n'assurent pas de services semblables à ceux de Federal; c'est-à-dire aucun service de porte à porte, aucun dédouanement, aucune capacité de livraison la nuit.

Actuellement 75,6 p. 100 du trafic acheminé par Federal est prioritaire, c'est-à-dire transport de nuit, livraison le jour suivant. L'étude révèle que quelque 82 p. 100 des répondants sont disposés à payer un supplément pour ce service.

Pour ce qui est de la diversion: les diversions mineures anticipées ne se produiront que parce que les services à taux unitaires transfrontières ne peuvent fournir un service équivalent à celui que vise Federal.

Non seulement les nouveaux faits présentés par Federal confirment-ils les conclusions des commissaires favorables, mais répondent également aux points soulevés par les dissidents et démontrent claire-

The evidence of the 1978 Survey indicates that the introduction of Air Canada's Air Express service to the U.S. is not satisfying the demand proposed to be served by Federal.

Because 70 - 80% of the traffic volume is forecast to originate in the U.S. it is not unreasonable to have a U.S. carrier initiate service to "adequately meet the demands of this particular market."

Flight connections will not resolve the problem as to the lack of service proposed by Federal; existing transborder flights do not operate at times permitting connections with Federal and no interlining arrangements are available.

The carriers now providing transborder services and offering freight or cargo capacity do not provide services similar to those proposed by Federal; that is, no door to door service, no customs clearance, no overnight delivery capacity.

Currently 75.6% of traffic carried by Federal is "Priority One" traffic; that is, overnight next day delivery traffic. The 1978 Survey reveals that some 82% of the res pondents were willing to pay a premium to receive overnight delivery.

In respect of diversion: the minor diversion which is anticipated will only take place because existing transborder unit toll services cannot provide an equivalent service to that proposed by Federal.

The new evidence submitted by Federal not only substantiates the findings of the approving Commissioners but also answers the questions raised by the dissenting Commissioners and clearly shows that

ment que ni Air Canada, le seul transporteur à taux unitaires opposé, ni les 15 autres transporteurs transfrontières ne peuvent assurer un service semblable à celui que propose Federal.

Réplique du ministère des Postes à la réponse de Federal Express

En réplique, le ministère des Postes affirme que dans une lettre du 16 juin 1978 de Federal, celle-ci aurait admis que l'étude antérieure n'était pas pertinente et par surcroît incomplète; que les clients ne représentent qu'un petit nombre d'expéditeurs américains au Canada; qu'elle n'a pas démontré qu'elle pourrait assurer un service de livraison le jour suivant, compete tenu du dédouanement, et que Federal devrait de fait compter sur CP Express pour ses expéditions; et que l'augmentation de 89 millions de dollars sur le marché en cinq ans (1972-1977) représente environ 28 p. 100 par année et non 70 p. 100 comme le prétend Federal; le Ministère ajoute que pour ce qui est de l'importance de l'apport bancaire, même si elle a démontré que les banques ne représentaient qu'un faible pourcentage de l'entreprise de Federal, cela ne prouve pas qu'il s'agit d'une part négligeable du marché des petites expéditions prioritaires; qu'il convient qu'un marché existe, mais qu'à son avis toutefois, les besoins présents et à venir de ce marché peuvent être satisfaits, convenablement, par les transporteurs en place y compris le ministère des Postes; et que celui-ci met sérieusement en doute la validité de l'étude de 1978 de Federal menée par Chamberlain Interviewing Service.

Conclusion

Le Comité a étudié les nouvelles preuves fournies par le ministère des Postes, Air Canada et Federal Express Corporation, les réponses aux nouveaux témoignages et les répliques aux réponses. Il note que le Ministère, tout en reconnaissant l'existence d'un marché pour les expéditions de petits colis prioritaires, estime qu'étant donné que les banques se dotent maintenant d'équipement en ligne, la croissance au cours des prochaines années sera plus lente et diminuera éventuellement et que le marché actuel et à venir sera desservi convenablement par le ministère des Postes de concert avec les transporteurs aériens à horaire fixe.

Air Canada, the only opposing unit toll air carrier, and the other 15 licensed transborder carriers cannot provide a service similar to that proposed by Federal.

Reply by Canada Post to the Answer of Federal Express

In reply, Canada Post states that in Federal's June 16, 1978 correspondence "it would seem ... that Federal admits that their previous survey submitted was irrelevant and incomplete." ; that Federal's customers only represent a small number of U.S. citizens shipping to Canada; that Federal did not show it could provide next day delivery service, taking into consideration customs clearance, and the fact that Federal would have to rely on CP Express to complete its shipments; and that the $89 million increase in market over the five year period (1972-1977) represents approximately 28% per annum not 70% per annum as suggested by Federal. Canada Post further states that regarding the significance of banking business,"... even if it was shown that banks formed an insignificant part of Federal's business, this does not prove that it is an insignificant part of the priority small shipment market." ; that it agrees a market exists, however, it is of the opinion that the present and future needs of this market can be served and served well by the existing carriers including Canada Post; and that Canada Post seriously questions the validity of Federal's 1978 survey conducted by Chamberlain Interviewing Service.

Conclusion

The Committee has considered the additional evidence submitted by Canada Post, Air Canada and Federal Express Corporation, the answers to the additional evidence and the replies to the answers thereof. The Committee notes that Canada Post, while recognizing that a market exists for priority small package shipments, is of the opinion that, as banks move to 'on line' capabilities, growth over the next few years will be at a slower rate and will eventually decline, and that the existing and future market can and will be served adequately by Canada Post in concert with scheduled air carriers.

À cet égard, le Comité a remarqué qu'en novembre 1978, le service de postes prioritaires du ministère des Postes, bien qu'à l'essai aux États-Unis, fonctionnait déjà au Canada desservant 22 villes avec une fiabilité presque totale pour la livraison de nuit. Voici les chiffres:

	Livres	Taux de base $	Ramassage & Livraison $
Ottawa-Winnipeg	10	6.00	4.00
Ottawa-Vancouver	40	38.00	4.00
Ottawa-Winnipeg	2	4.00	4.00
Service Airvelop d'Air Canada	2	8.00	(y compris le ramassage et la livraison)

Le Comité retient également qu'Air Canada affirme qu'elle peut actuellement offrir un service équivalent à celui que propose Federal et peut, en vertu d'accords intercompagnies de transporteurs aériens, assurer un service sur une aussi grande échelle.

Le Comité constate que Federal a produit de nouvelles preuves, l'étude de 1978, qui appuierait non seulement ses prévisions initiales de la demande, mais indique en fait que les prévisions étaient prudentes. Non seulement la réponse de Federal Express Corporation à celle d'Air Canada commente l'exposé de cette dernière, mais démontre relativement bien comment les nouveaux faits appuient la décision de la majorité, dans la *décision n° 5243*, et fournit des réponses sensées aux questions que les commissaires dissidents se posaient.

Le Comité estime que la requérante a plus que répondu aux oppositions du ministère des Postes et d'Air Canada, et a fourni des réponses sensées aux questions que les commissaires dissidents se posaient.

Le Comité maintient donc la *décision n° 5243* du 18 août 1978.

Les commissaires Thomson et Gray sont en désaccord avec la décision susmentionnée. Leurs raisons sont jointes à la présente.

In this connection the Committee has noted that in November 1978 Canada Post's "Priority Post" service, although still in the test stage in the U.S., was already in operation in Canada serving 22 cities with a 99% reliability for overnight delivery. Typical rates and poundages were as follows:

	Weight lbs.	Basic Rate $	Pickup & Delivery $
Ottawa-Winnipeg	10	6.00	4.00
Ottawa-Vancouver	40	38.00	4.00
Ottawa-Winnipeg	2	4.00	4.00
Air Canada's Airvelop	2	8.00	(including pickup & delivery)

The Committee also notes that Air Canada argues that it presently has the capacity available to provide an equivalent service to that proposed by Federal Express, and can, by virtue of air carrier interline agreements, provide a service on as broad a base as the applicant.

The Committee further notes that Federal Express provided new evidence, the 1978 survey, which it claims not only substantiates its original demand forecasts but in fact shows that the original forecasts were conservative. Federal Express Corporation's response to the answer of Air Canada provides not only comments on Air Canada's submission but also goes into some detail to show how its new evidence substantiates the majority Decision, in *Decision No. 5243*, and provides specific answers to the queries posed by the dissenting Commissioners.

The Committee is of the opinion that the applicant has more than adequately answered the objections of Canada Post and Air Canada, and has provided reasoned responses to the queries posed by the dissenting Commissioners.

The Committee therefore upholds *Decision No. 5243* dated August 18, 1978.

Commissioners Thomson and Gray dissent from the above Decision. Their reasons for dissent are attached.

Opinions dissidentes du président J.B.G. Thomson et du commissaire John T. Gray, c.r.

Nous avons examiné les documents supplémentaires qu'a fournis la requérante et les autres parties intéressées ainsi que la décision de nos collègues. Nous convenons avec eux que la requérante a fourni des preuves nouvelles et meilleures à l'appui de sa requête. Nous convenons également que la requérante a prouvé dans une certaine mesure l'existence d'un besoin global pour un service entre les États-Unis et le Canada, du type que propose la requérante et surtout et avant tout celui qu'assure les transporteurs à horaire fixe dans le cadre de leurs services réguliers de transport de passagers et de fret. Ayant tiré ces conclusions toutefois, nous éprouvons quelques difficultés à associer la demande générale aux routes réelles demandées, à savoir Buffalo (New York) - Toronto (Ontario); Syracuse (New York) - Montréal (Québec) et Minneapolis (Minnesota) - Winnipeg (Manitoba).

Il nous apparaît que les preuves de trafic à titre de ratio des populations de villes à l'intérieur d'un pays ne soient pas une preuve fiable de trafic éventuel entre des centres de grosseur semblable dans deux pays différents. Nous ne considérons pas qu'une preuve suffisante ait été produite relativement à la nécessité réelle du service visé entre les trois paires de points que l'on se propose de desservir. Par conséquent, nous sommes disposés à n'autoriser qu'une paire de points pour desservir la demande générale qui existera et ce seulement à titre d'essai, pour une période de deux (2) ans, à compter de la mise sur pied du service. Pour faciliter les choses, nous modifierions notre position antérieure, et autoriserions la délivrance d'un permis de service de la classe 9-3 entre Buffalo (New York) et Toronto (Ontario), la route la plus centrale demandée et celle qui, à notre avis, offre les meilleures chances de succès.

Dissenting Opinion of Chairman J.B.G. Thomson and Commissioner John T. Gray, Q.C.

We have reviewed the additional documentation provided by the Applicant and other interested parties as well as the majority decision of our colleagues. We agree with our colleagues that the Applicant has provided new and better evidence in support of its application. We further agree that the Applicant has provided some proof of the existence of an overall requirement for a service between the United States of America and Canada of the type proposed by the Applicant and over and above that provided by the scheduled carriers as part of the regular passenger and cargo scheduled services. Having reached these conclusions, however, we have some problem relating that evidence of general demand to the actual routes applied for namely Buffalo, New York - Toronto, Ontario; Syracuse, New York - Montreal, Quebec; and Minneapolis, Minnesota - Winnipeg, Manitoba.

It seems to us that evidence of traffic as a ratio or a function of city populations within one nation is not very reliable evidence of potential traffic between centres of the same size but in different nations. We do not consider that any persuasive evidence has been adduced to prove the actual requirement for the service applied for between the three pairs of points proposed to be served. We would, therefore, not be prepared to go beyond the licensing of one pair of points to serve whatever general demand may materialize and then only on an experimental basis for a period of two (2) years from commencement of service. To give the experimental service the best chance of success, we would vary our previous position and license a Class 9-3 service serving Buffalo, New York and Toronto, Ontario, that being the most central route applied for and the one which in our view provides the best chance of success.

Requête présentée par Air Satellite Inc. en autorisation d'exploiter un service aérien commercial de la classe 2 (régulier entre points déterminés), au moyen d'aéronefs des groupes B et C, entre Baie Comeau, Matane, Mont-Joli et Rimouski, dans la province de Québec

Répertorié: Re Air Satellite Inc.

Comité des transports aériens: P. Langlois (président), B. Wolfe et G. Drainville.

Décision n°: 6034
Date de la décision: 18 décembre 1979
Dossier n°: 2-A535-7

Transport aérien - Permis - Requête en autorisation d'exploiter un service aérien commercial - Demande d'annulation ou de suspension du service en place fondée, entre autres, sur la sécurité du service - Compétence du comité - Remises ou suppressions de vols - La commodité et les besoins du public exigent-ils l'instauration d'un service concurrentiel?

Par requête en autorisation d'exploiter un service aérien commercial de la classe 2, Air Satellite Inc. a demandé au Comité de suspendre ou d'annuler le permis détenu par Golfe Air.

Décision: *La requête soulève deux questions: doit-on permettre à Air Satellite de remplacer Golfe Air et doit-on lui permettre de faire concurrence à celle-ci? La requérante a voulu démontrer que la société Golfe Air exploitait un service non sécuritaire, qui ne respectait pas les horaires, qui laissait à désirer quant au confort et était indifférent. Le Comité a jugé que le mandat de décider de la question de la sécurité appartient uniquement au ministère des Transports, conformément à la* Loi sur l'aéronautique. *En outre, le Comité a accepté comme preuve du caractère sécuritaire du service offert par Golfe Air le fait que cette dernière détenait encore un certificat d'exploitation valide.*

Étant donné le défaut de la société Golfe Air de respecter ses horaires et qu'elle supprime des vols, le Comité s'est demandé si on avait invoqué l'alinéa 152 du Règlement sur les transporteurs aériens *(retards causés par les conditions atmosphériques ou autres conditions relatives à la sécurité: remises et suppressions de vols) pour sup-*

Application by Air Satellite Inc. to operate a Class 2 commercial air service (regular specific point) using Group B and C aircraft between Baie Comeau, Matane, Mont-Joli and Rimouski in the Province of Quebec

Indexed as: Re Air Satellite Inc.

Air Transport Committee: P. Langlois (Chairman), B. Wolfe and G. Drainville.

Decision No.: 6034
Date of Decision: December 18, 1979
File No.: 2-A535-7

Air Transport - Licence - Application to operate a commercial air service - Request for cancellation or suspension of existing service on the basis of safety - Jurisdiction of the Committee - Deferment and cancellation of flights - Whether public convenience and necessity requires a competing service

In its application for authorization to operate a Class 2 commercial air service, Air Satellite Inc. requested that the Committee suspend or cancel the licence held by Golfe Air.

Decision: *The application raised two questions: whether to permit Air Satellite to replace Golfe Air, and whether to allow Air Satellite to compete with Golfe Air. Air Satellite sought to demonstrate that the service operated was unsafe, failed to adhere to schedules, had insufficient regard for passenger comfort and was frequently indifferent. Following the Applicant's attempt to demonstrate that the service operated by Golfe Air was unsafe, the Committee held that the authority to decide this question rested solely with the Department of Transport in accordance with s. 16(5) of the* Aeronautics Act. *Moreover, Golfe Air still held a valid operating certificate, a fact which the Committee accepted as proof that its service was safe.*

In view of Golfe Air's failure to adhere to schedules and its cancellation of flights, the Committee questioned to what extent s. 152 of the Air Carrier Regulations *(delays due to weather and conditions affecting safety: deferments and cancellations) were resorted to in order to cancel flights, and whether Golfe Air had abused the powers*

primer des vols et si Golfe Air avait abusé des pouvoirs que lui confère cet alinéa. Le Comité a conclu qu'il n'y avait pas lieu, d'après la preuve présentée, d'agréer la requête en vue de suspendre ou d'annuler le permis de Golfe Air et de permettre à Air Satellite de remplacer celle-ci. On a toutefois mis Golfe Air en mesure d'améliorer son service et de présenter des rapports sur l'annulation ou le retard des vols au cours des dix-huit mois suivants.

this Section conferred upon it. The Committee concluded that the evidence did not justify granting the application to suspend or cancel Golfe Air's service and permit Air Satellite to replace Golfe Air. However, the Committee gave the latter formal notice that its services should be improved and reports submitted within eighteen months.

Quant à la décision de permettre ou non à Air Satellite Inc. d'exploiter un service concurrentiel, le Comité s'est dit d'avis qu'il n'y avait pas suffisamment de trafic pour que deux transporteurs puissent offrir le même service de façon rentable. Étant donné la diminution du trafic de la société Golfe Air et les prévisions de trafic peu réalistes de la société Air Satellite, le Comité a conclu qu'on n'avait pas établi que la commodité et les besoins du public exigeaient la présence d'un service concurrentiel.

In deciding whether or not to allow Air Satellite Inc. to operate a competing service, the Committee was of the opinion that there was not enough traffic for the two carriers to provide the same service and still operate at a profit. In view of the decrease in Golfe Air's traffic and Air Satellite's unrealistic traffic predictions, the Committee concluded that it had not been established that public convenience and necessity required a competing service.

Lois citées

Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, chap. A-3, art. 16(5)

Statutes referred to

Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3, s. 16(5)

Règlements cités

Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, Vol. I, chap. 3, art. 152

Regulations referred to

Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, Vol. I, c. 3, s. 152

Comparutions

Jean Fortin, pour Air Satellite Inc.; Georges Hamel, pour Golfe Air Québec Limitée; Pierre Gattuso, pour Les Ailes du Nord Ltée/Northern Wings Ltd.; Denis J.E. Scott et Claude Jacques, pour la Commission canadienne des transports.

Appearances

Jean Fortin for Air Satellite Inc.; Georges Hamel for Golfe Air Québec Limitée; Pierre Gattuso for Les Ailes du Nord Ltée/Northern Wings Ltd.; Denis J.E. Scott and Claude Jacques for the Canadian Transport Commission.

DÉCISION

Audience tenue à Baie Comeau, les 14, 15, 16 et 17 mai 1979.

DECISION

Application heard at Baie Comeau, Quebec, on May 14, 15, 16 and 17, 1979.

A. Introduction

Dans sa requête datée du 7 septembre 1978, Air Satellite Inc. demandait au Comité des transports aériens (ci-après désigné "le Comité") l'autorisation d'exploiter un service aérien commercial de la classe 2 (c'est-à-dire un service régulier entre points déterminés), au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes B et C, entre

A. Introduction

In its application dated September 7, 1978, Air Satellite Inc. asked the Air Transport Committee (hereinafter called "the Committee") for authorization to operate a Class 2 commercial air service (that is, a regular specific point service) using Group B and C fixed wing aircraft between Baie Comeau, Matane, Mont-Joli and

Baie Comeau, Matane, Mont-Joli et Rimouski, dans la province de Québec. Elle demandait également la suspension ou l'annulation du permis n° 2094/71 (NS) détenu par Golfe Air Québec Limitée (ci-après désignée "Golfe Air"), qui exploite, en vertu de ce permis, un service aérien commercial de la classe 2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes B, C et D, entre Baie Comeau, Matane, Mont-Joli et Rimouski (lui étant interdit cependant d'acheminer du trafic local entre Rimouski, Mont-Joli et Matane).

Elle présentait à l'annexe "L" de sa requête des pétitions, et à l'annexe "M" des lettres à l'appui.

Un avis de la requête était publié dans les journaux des régions concernées et suite à cet avis, des interventions à l'encontre de la requête étaient déposées par Golfe Air, Airgava Limitée, Les Ailes du Nord Ltée/Northern Wings Ltd et Quebecair (intervention conjointe), ainsi que Sol-Air B.G. Inc.

Le 15 janvier 1979, le Comité publiait un avis d'audience publique en vue d'entendre ladite requête à Baie Comeau, le 19 février 1979. Toutefois, il a dû porter la tenue de l'audience au 14 mai 1979, le témoin principal de Golfe Air ayant été hospitalisé.

L'audience a débuté le 14 mai et s'est terminée le 17 du même mois; étaient représentées les parties suivantes: Air Satellite Inc., Golfe Air et Les Ailes du Nord Ltée/Northern Wings Ltd.

Ce n'est pas l'intention du Comité de résumer les dépositions présentées par les nombreux témoins. Cependant il tient à tous les remercier de s'être déplacés, plusieurs étant venus de très loin pour comparaître devant lui.

Au cours de l'audience, les représentants de Golfe Air et de Air Satellite Inc. ont invité le Comité à venir visiter leurs installations de Baie Comeau. Malheureusement, le temps ne lui en a pas donné la chance.

B. Décisions interlocutoires

1. Lettres à l'appui de la requête

Au début de l'audience, on a constaté que Golfe Air et Les Ailes du Nord/Northern Wings

Rimouski in the Province of Quebec. It also asked the Committee to suspend or cancel Licence No. 2094/71 (NS) held by Golfe Air Québec Limitée (hereinafter called "Golfe Air"), which operates under this licence a Class 2 commercial air service using Group B, C and D fixed wing aircraft between Baie Comeau, Matane, Mont-Joli and Rimouski (but is not permitted to carry local traffic between Rimouski, Mont-Joli and Matane).

It filed petitions as Appendix "L" to its application and as Appendix "M", letters in support of its application.

Notice of the application was published in the newspapers of the regions concerned, and interventions opposing the application were subsequently filed by Golfe Air, Airgava Limitée, Les Ailes du Nord Ltée/Northern Wings Ltd. and Quebecair (joint intervention), and Sol-Air BG Inc.

On January 15, 1979, the Committee published a notice that it would hold a public hearing at Baie Comeau on February 19, 1979 to consider Air Satellite's application. However, the Committee later had to postpone its hearing to May 14, 1979, since the chief witness for Golfe Air had been hospitalized.

The hearing began on May 14 and ended on May 17. The following parties were represented: Air Satellite Inc., Golfe Air and Les Ailes du Nord Ltée/Northern Wings Ltd.

It is not the Committee's intention to summarize the testimony of the numerous witnesses. The Committee would however like to thank all of them for their trouble; many came a great distance in order to appear at the hearing.

During the course of the hearing, the representatives of Golfe Air and Air Satellite Inc. invited the Committee to visit their facilities at Baie Comeau. Unfortunately, there was not enough time to do so.

B. Interlocutory Decisions

1. Letters in Support of the Application

It was discovered at the start of the hearing that Golfe Air and Les Ailes du Nord/Northern

Ltd. n'avaient pas reçu une copie des lettres à l'appui. Le Comité a alors rendu la décision suivante:

> Nous avons décidé, d'une part, d'accepter en preuve les lettres de support dont le signataire apparaîtra devant nous pour qu'il puisse être contre-interrogé sur ses dépositions et, d'autre part, en ce qui concerne la balance des lettres de support, nous permettrons à Air Satellite de les verser au dossier, sous réserve d'une décision de notre part quant à leur admissibilité comme preuve.
>
> Étant donné que la requête de Air Satellite fait l'objet d'une audience publique et étant donné qu'on nous demande de suspendre ou de canceler le permis détenu par Golfe Air, ce qui nous intéresse avant tout c'est la preuve orale. (Transcription, volume 1, pages 68-69).

Wings had not received copies of the letters in support of Air Satellite's application. The Committee therefore decided as follows:

> [Translation] We have decided to admit in evidence the letters in support whose signatories will be appearing before us for cross-examination, and to allow Air Satellite to file the remaining letters in support pending our decision as to whether to admit them in evidence.
>
> Since Air Satellite's application is the subject of a public hearing and since we are being asked to suspend or cancel the licence held by Golfe Air, we are primarily interested in the oral evidence. (Transcript, Vol. 1, pp. 68-69)

Après mûre réflexion, le Comité a décidé d'admettre en preuve toutes les lettres à l'appui versées au dossier par Air Satellite, et ce, pour trois raisons:

i) il a ordonné à Air Satellite de faire parvenir aux intervenants une copie de chacune des lettres, ce qu'ont approuvé ces derniers;

ii) il leur a accordé un délai de 30 jours pour répliquer à la plaidoirie de Air Satellite et leur permettre de lire et d'évaluer chacune des lettres ainsi que de présenter leurs commentaires; et

iii) ces lettres, bien qu'elles n'avaient pas subi le test du contre-interrogatoire, étaient tout de même pertinentes.

Le Comité les a donc toutes examinées, en accordant toutefois moins de force probante à celles qui n'avaient subi le test du contre-interrogatoire.

After careful consideration, the Committee decided to admit in evidence all the supporting letters filed by Air Satellite, for three reasons:

i) it had ordered Air Satellite to send a copy of each of the letters to the intervenors who had agreed to this order;

ii) it had granted the intervenors a period of 30 days in which to reply to Air Satellite's arguments and to read, assess and comment on each of the letters; and

iii) these letters, although they had not been put to the test of cross-examination, were nevertheless relevant.

The Committee therefore examined each of the letters assigning less probative force, however, to those which had not been subjected to cross-examination.

2. Vols nolisés

Le Comité a rendu également une décision interlocutoire concernant l'admissibilité de la preuve à l'égard des incidents survenus lors des vols nolisés de Golfe Air. Il a déclaré non pertinente et inadmissible cette preuve puisque le permis de Golfe Air, soit le permis 2094/71 (NS), dont Air Satellite Inc. demandait la suspension ou l'annulation, n'autorisait pas les vols nolisés, mais plutôt les vols réguliers selon un plan horaire. Il était d'avis que s'il devait suspendre ou annuler un permis autorisant des vols réguliers selon un plan horaire, tel que le prétendait Air Satellite Inc., il ne devait le faire que suite à des incidents survenus à l'occasion de vols exécutés en vertu dudit permis.

3. Sécurité du service

Le Comité a maintes fois durant l'audience exprimé ses doutes quant à sa compétence en matière de sécurité, sans toutefois déclarer inadmissible la preuve se rapportant à la sécurité. Il se prononcera à cet égard plus loin dans la décision.

4. Annexes

Le Comité a déclaré au cours de l'audience, que les annexes à une requête faisaient partie intégrante de celle-ci.

C. Décision concernant la requête

La requête de Air Satellite Inc., telle que présentée, soulève deux questions auxquelles doit répondre le Comité.

1. Doit-il suspendre ou annuler le permis de Golfe Air pour ensuite le délivrer à Air Satellite Inc.?

2. Doit-il, s'il maintient le permis de Golfe Air, autoriser Air Satellite Inc. à exploiter un service concurrentiel?

D'une part, il s'agit de décider si on permettra à Air Satellite Inc. de remplacer Golfe Air; d'autre part, il s'agit de décider si on permettra à Air Satellite de faire concurrence à Golfe Air.

2. Charter Flights

The Committee also rendered an interlocutory decision on the admissibility of evidence concerning incidents which had occurred on Golfe Air charter flights. It declared this evidence irrelevant and inadmissible on the grounds that the Golfe Air licence which Air Satellite Inc. was seeking to have suspended or cancelled, that is, Licence 2094/71 (NS), did not authorize it to operate charter flights, but only regular flights in accordance with a service pattern. It was of the opinion that if it were to suspend or cancel a licence for regular flights in accordance with a service pattern, as sought by Air Satellite Inc., it would have to be by virture of incidents which had occurred in connection with flights operated under this licence.

3. Safety of Service

During the hearing, the Committee repeatedly expressed doubts as to its jurisdiction in matters of safety, but without declaring the evidence relating to safety to be inadmissible. It will give a final opinion on its jurisdiction in this area later in this decision.

4. Appendices

The Committee ruled during the hearing that the appendices to an application form an integral part of the application.

C. Decision on the Application

The application by Air Satellite Inc., as submitted, raises two questions which the Committee must answer:

1. Should it suspend or cancel Golfe Air's licence and issue it instead to Air Satellite Inc.?

2. If the Committee maintains Golfe Air's licence in effect, should it authorize Air Satellite Inc. to operate a competing service?

The Committee has thus to decide in the first case whether to permit Air Satellite to replace Golfe Air, and in the second whether to permit Air Satellite to compete with Golfe Air.

1. Service de remplacement

Air Satellite Inc. a voulu démontrer que Golfe Air exploitait, en vertu du permis n° 2094/71 (NS), un service:

(a) non sécuritaire;

(b) qui ne respectait pas les horaires;

(c) qui laissait à désirer quant au confort des passagers; et

(d) de façon indifférente à l'égard des usagers.

Elle désirait aussi montrer que le Comité devrait par conséquent suspendre ou annuler ledit permis. De l'avis de ce dernier, chacune des plaintes formulées à l'audience porte sur l'un ou l'autre des aspects que nous venons d'énumérer.

Bien que la majorité des témoins appelés par Air Satellite se soit plainte d'un ou de plusieurs des aspects du service de Golfe Air, il convient de noter que certains ont exprimé leur satisfaction vis-à-vis ce service. (Les témoins satisfaits étaient Marius Robitaille, Denis Bérubé, Roger Gilbert et Marcel Dufour). Il y a lieu de souligner en outre que quelques-uns se sont déclarés insatisfaits seulement à l'égard d'un aspect du service, mais qu'à l'égard des autres, ils étaient satisfaits. (Par exemple, le témoin Jean-Marc Gagné s'est plaint du froid à bord des avions de Golfe Air, mais s'est dit autrement satisfait du service).

Le Comité a remarqué que certaines plaintes concernaient des incidents survenus il y a longtemps (jusqu'à quatre ans auparavant), alors que d'autres visaient des incidents tout à fait récents. Il a aussi noté que les témoins de Air Satellite utilisaient ou avaient utilisé les services de Golfe Air selon une fréquence variée: d'aucuns l'avaient fait une fois, d'autres à l'occasion, et certains régulièrement.

Ce qui a impressionné le Comité entre autres, c'est qu'en grande partie les usagers qui font appel régulièrement et depuis longtemps aux services de Golfe Air, n'ont rapporté qu'un ou deux incidents ou mésaventures quelconques. Au nombre de ces usagers, figurent les quatre témoins de Air Satellite qui ont exprimé leur satisfaction envers le service de cette première.

1. Replacement Service

Air Satellite Inc. sought to demonstrate that the service operated by Golfe Air under its Licence No. 2094/71 (NS):

(a) was unsafe,

(b) failed to adhere to schedules,

(c) had insufficient regard for passenger comfort, and

(d) was frequently indifferent to its users,

and that the Committee should therefore suspend or cancel this licence. In the Committee's opinion, each of the complaints brought forward at the hearing is related to one or the other of the four enumerated above.

Althought the majority of the witnesses called by Air Satellite complained about one or more aspects of Golfe Air's service, it is worth noting that some of Air Satellite's witnesses expressed satisfaction with the service. (The satisfied witnesses were Marius Robitaille, Denis Bérubé, Roger Gilbert and Marcel Dufour.) It should also be noted that certain witnesses expressed dissatisfaction with only one aspect of Golfe Air's service and were satisfied with the others. (For example, witness Jean-Marc Gagné complained of the cold on board Golfe Air's aircraft, but said that he was otherwise satisfied with the service).

The Committee noticed that some of the complaints concerned incidents which had happened some time ago (up to four years previously), while others concerned very recent incidents. It also noted that Air Satellite's witnesses used or had used the services of Golfe Air at varying intervals: some had used their services once, others occasionally, and still others regularly.

One of things which struck the Committee was that by and large, the regular, long-time users of Golfe Air's services reported only one or two unfortunate incidents of any kind. Among these were the four Air Sateliite witnesses who expressed satisfaction with Golfe Air's services.

Il faut préciser également qu'en maintes occasions, des témoins différents se sont plaints des mêmes incidents. De plus, certaines plaintes étaient non fondées: par exemple, le témoin Jean Mongeon a déploré le fait que Golfe Air lui ait refusé une place à bord de l'avion; il a admis qu'il n'avait fait aucune réservation et que toutes les places étaient déjà vendues.

Enfin, le Comité a constaté que plusieurs des témoignages avaient trait à la non-sécurité du service de Golfe Air. Selon lui, il convient, à ce stade-ci, d'exprimer son opinion quant à sa juridiction à l'égard de la sécurité de ce service.

a) aspect sécurité

Il n'appartient pas au Comité des transports aériens de décider si Golfe Air a contrevenu aux normes de sécurité établies par le ministère des Transports, car en vertu de la partie I de la *Loi sur l'aéronautique*, S.R.C. 1970, c. A-3, la juridiction en matière de sécurité est attribuée au ministère des Transports. Aussi, sommes-nous de l'avis que le mandat de décider si le service de Golfe Air est sécuritaire ou non appartient uniquement au ministère des Transports.

C'est exactement ce que prévoit l'alinéa 16(5) de la *Loi sur l'aéronautique*:

> Nonobstant la délivrance d'un permis aux termes du paragraphe (1), nul transporteur aérien ne doit exploiter un service aérien commercial à moins qu'il ne détienne un certificat valide et subsistant, que lui a délivré le Ministre, attestant que le titulaire possède l'outillage suffisant et est en mesure de diriger avec sécurité un service de transporteur aérien.

Donc, tant que le ministère des Transports, qui possède les experts en matière de sécurité, ne retire pas le certificat d'exploitation, le Comité doit prendre pour acquis que les normes de sécurité sont respectées et ainsi que le service est exploité de façon sécuritaire. Si le certificat d'exploitation était retiré par le ministère des Transports, le Comité serait automatiquement en mesure de suspendre ou d'annuler le permis d'exploitation de Golfe Air. Or, il reste que celle-ci, malgré nombre d'inspections par le ministère, détient un certificat d'exploitation valide; le Comité doit donc accepter ce fait comme étant une

It should also be noted that different witnesses often complained about the same incident. Some of the complaints, moreover, were unfounded. Witness Jean Mongeon, for example, complained that Golfe Air had refused him a seat on the plane; yet he admitted that he had not made a reservation and that all the seats had already been sold.

Finally, the Committee noted that much of the testimony related to the unsafe operation of Golfe Air's service. The Committee will now express its opinion as to its jurisdiction with regard to the safety of this service.

a) the safety aspect

It is not for the Air Transport Committee to decide whether Golfe Air is guilty of violations of the safety standards set by the Department of Transport. Part I of the *Aeronautics Act*, RSC 1970, c. A-3, assigns the Department of Transport sole jurisdiction with respect to air navigation safety. We therefore consider that the authority to decide whether Golfe Air's service is safe or not rests solely with the Department of Transport.

Specifically, section 16(5) of the *Aeronautics Act* states:

> Notwithstanding the issue of a licence under subsection (1), no air carrier shall operate a commercial air service unless he holds a valid and subsisting certificate issued to him by the Minister certifying that the holder is adequately equipped and able to conduct a safe operation as an air carrier.

Thus, as long as the Department of Transport, which employs safety experts, permits an operating certificate to subsist, the Committee must take for granted that the safety standards are being adhered to and that the service is therefore being operated in a safe manner. Were Golfe Air's operating certificate taken away by the Department of Transport, the Committee would automatically be in a position to cancel Golfe Air's commercial air service licence. The fact remains, however, that after numerous inspections by the Department, Golfe Air still holds a valid operating certificate. The Commit-

preuve que son service est sécuritaire. Si le Comité doit suspendre ou annuler le permis d'exploitation de cette dernière, ce doit être sur un aspect autre que la sécurité de son service.

Le Comité ne peut donc se prononcer sur la sécurité dudit service, car cet aspect échappe à sa compétence.

Néanmoins, certains des incidents rapportés lui ont été utiles dans la mesure où ils étaient susceptibles de montrer que Golfe Air ne respectait pas ses horaires ou que son service laissait à désirer quant au confort des passagers. Sous cet angle, le Comité a pu accepter certains témoignages comme ayant trait à la commodité et aux besoins du public ou à la violation d'une des conditions du permis de Golfe Air.

Enfin, le Comité tient à mentionner que le 26 octobre dernier, il a fait parvenir une copie de la transcription de l'audience au ministère des Transports en lui expliquant que plusieurs témoins avaient allégué que le service de Golfe Air n'était pas sécuritaire.

b) non-respect des horaires

En ce qui a trait aux aspects du service relevant de la juridiction du Comité, il a été établi qu'il arrive souvent à Golfe Air de ne pas respecter ses horaires. M. Denis Bérubé a déclaré que selon l'horaire de 1977, Golfe Air devait effectuer 3178 atterrissages à Baie Comeau, mais n'en avait fait que 2119 et que pendant les dix premiers mois de 1978, elle devait en faire 2648, mais n'en avait effectué que 2106. Plusieurs personnes se sont plaintes de vols annulés et retardés. Deux témoins, soit Marc Beaumont et Jules Tremblay ont fait valoir que des avions avaient décollé avant l'heure prévue et autres ont reproché à la compagnie d'avoir atterri à des points autres que ceux qui étaient indiqués sur l'horaire.

Cependant, il a aussi été prouvé que des circonstances justifient certains des retards, annulations et détournements.

En effet la preuve indique que les conditions atmosphériques exercent une influence, hors du contrôle de Golfe Air, à l'égard du respect des ho-

tee must therefore accept this fact as proof that its service is safe. If the Committee is to suspend or cancel Golfe Air's operating licence, it will have to be for a reason other than safety of service.

The Committee is therefore unable to render a decision on the safety aspect of Golfe Air's service because it does not have jurisdiction in this area.

The Committee was nevertheless able to consider some of the incidents reported to the extent that these incidents bore on the argument that Golfe Air failed to adhere to its schedules or showed insufficient concern for the comfort of its passengers. From this point of view, it was able to admit certain testimony relating to public convenience and necessity, or to the violation of one of the conditions attached to Golfe Air's licence.

Finally, the Committee wishes to mention that on October 26, it sent a copy of the hearing transcript to the Department of Transport, explaining that a number of witnesses had alleged that Golfe Air's service was unsafe.

b) failure to adhere to schedules

As regards the aspects of Golfe Air's service which fall within the Committee's jurisdiction, the evidence has established that the company often did not adhere to its schedules. Mr. Denis Bérubé testified that according to the schedule for 1977, Golfe Air should have made 3,178 landings at Baie Comeau, but in fact made only 2,119, and that during the first ten months of 1978, it should have made 2,648 landings at Baie Comeau, but made only 2,106. A number of witnesses complained of cancelled and delayed flight. Two witnesses, Marc Beaumont and Jules Tremblay, asserted that flights had left ahead of schedule, and others reproached the company for landings other than at scheduled points.

However, it was also established that circumstances justified some of the delays, cancellations and reroutings.

In particular, the evidence indicates that weather conditions were a factor beyond Golfe Air's control in determining whether the latter

raires. La pluie, la neige, la brume et le froid affectent à tour de rôle le respect des horaires.

Certains témoins se sont plaints parce que des envolées étaient annulées pour cause d'intempérie alors que d'après eux il n'y en avait pas. Le Comité ne prétend pas qu'il est impossible que Golfe Air ne dévoile pas, à l'occasion, la vraie raison pour avoir annulé une envolée. Cependant, il ne peut ignorer non plus la possibilité que celle-ci ait mal exprimé la raison de l'annulation. Par exemple, le Comité apprenait du témoin Jean-Marc Lefrançois que certains jours, malgré le beau temps, la piste d'atterrissage était inutilisable parce que les autorités aéroportuaires n'avaient pas déblayé la neige tombée le jour précédent. Serait-ce en de telles circonstances que Golfe Air aurait annoncé l'annulation d'un vol à cause des intempéries? Le problème à savoir si l'envolée fut vraiment annulée pour cause d'intempérie est d'autant plus difficile à résoudre du fait que lorsque les conditions atmosphériques ne sont pas, à toute évidence, favorables, il arrive que certains transporteurs par mesure de prudence préfèrent annuler l'envolée alors que d'autres transporteurs par mesure de service à leurs usagers préfèrent entreprendre l'envolée quitte à l'interrompre au besoin. Ainsi, certains ont témoigné qu'alors que Golfe Air annulait ses vols pour cause d'intempérie, Air Satellite Inc. effectuait des vols. Le Comité ne peut reprocher ni à l'un ni à l'autre de ces transporteurs leur décision de voler ou de ne pas voler en pareille occasion.

Quant aux détournements, M. Hamel, président de Golfe Air, a précisé que si un de ses aéronefs atterrissait à Rimouski ou à Matane plutôt qu'à Mont-Joli, c'était parce que le plafond prescrit par le ministère des Transports était de 309 pieds à Mont-Joli, alors qu'à Matane et à Rimouski il était de 1200 pieds. Ainsi, lorsque le plafond empêchait l'atterrissage, les avions à destination de Mont-Joli devaient être détournés et atterrir à Matane ou à Rimouski.

Un autre facteur peut nécessiter une interruption, un détournement, un retard ou une annulation de vol: il s'agit des défauts mécaniques. Plusieurs ont témoigné que des envolées avaient été interrompues, retardées, voire annulées à cause d'une panne de moteur. On ne peut évidemment pas reprocher à Golfe Air de ne pas respecter son horaire dans de tels cas. Toutefois, on peut la blâmer d'utiliser des aéronefs ou des

was able to adhere to its schedules. Rain, snow, fog and cold all had an effect in this regard.

Some witnesses complained that flights had been cancelled because of bad weather when, in their opinion, the weather had in fact been good. The Committee does not wish to pretend that it is impossible that Golfe Air occasionally failed to disclose the true reason for having cancelled a flight. Neither can it ignore the possibility that the company may have poorly expressed the reason for a cancellation. The Committee learned from witness Jean-Marc Lefrançois, for example, that on some days although the weather was fine, the runway was nevertheless unusable because the airport authorities had not cleared the runway of snow which had fallen the day before. Would Golfe Air in this situation have announced that a flight had been cancelled because of bad weather? The question of whether flights were really cancelled because of bad weather is complicated by the fact that when the weather is not obviously favourable, some carriers may out of caution prefer to cancel their flights, while others, to provide maximum service to their clients, may prefer to go ahead with their flights, even if it means interrupting them later if necessary. Thus, certain witnesses testified that while Golfe Air cancelled its flights, Air Satellite Inc. went ahead with theirs. The Committee cannot reproach either carrier for its decision to fly or not to fly in such circumstances.

As regards the reroutings, Mr. Hamel, the President of Golfe Air, explained that when one of his aircraft landed at Rimouski or Matane rather than at Mont-Joli, it was because the ceiling specified by the Department of Transport was 309 feet at Mont-Joli and 1200 feet at Matane and Rimouski. So when landings were prevented by ceiling height, flights to Mont-Joli were diverted to Matane or Rimouski.

Another factor which may cause flights to be interrupted, rerouted, delayed or cancelled is mechanical defects. Several witnesses testifed that flights had been interrupted, delayed or even cancelled because of engine failure. Golfe Air can scarcely be reproached for not meeting its schedule on such occasions, but it can be reproached for using obsolete aircraft or engines, or at least for not maintaining its aircraft and

moteurs désuets ou tout du moins, de ne pas bien entretenir ses avions ou leurs pièces. On n'a ni prouvé, à la satisfaction du Comité, que les aéronefs de cette compagnie étaient désuets ni que celle-ci négligeait l'entretien de ses aéronefs. M. Hamel a admis avoir éprouvé bon nombre de difficultés avec les moteurs de ses DC-3 et en a attribué la cause au type de moteur utilisé. Il précise qu'il avait changé ces moteurs; il songeait même à remplacer les aéronefs. Il a aussi été montré que certains des problèmes mécaniques avaient été causés par le grand froid de l'hiver. À cet effet, Mme Cécile Gaudet a déclaré que les pannes de moteur attribuables au froid intense avait obligé Golfe Air à interrompre son vol à double reprise. Le Comité constate donc qu'à ce moment-là, Golfe Air avait déployé des efforts pour respecter son horaire. D'autre part, Mme Gaudet révélait au Comité que même les avions de Air Satellite Inc. étaient en panne à cause du froid et n'effectuaient pas de vol.

Le Comité doit tenir compte du témoignage de Suzanne Truchon (qui était auparavant agent aux réservations chez Golfe Air), selon lequel de 1971 à 1976, la compagnie annulait systématiquement toute envolée avec un ou deux passagers, car il n'était pas rentable de la faire. Néanmoins, Jean-Marc Lefrançois, chauffeur de taxi et surveillant de l'aéroport de Matane, a affirmé que la compagnie avait "des fois" effectué des trajets de Baie Comeau à Matane avec un seul passager à bord, pour ensuite repartir vers Baie Comeau avec un ou aucun passager. M. Lefrançois a ajouté que les habitants de Matane avaient la mauvaise habitude de faire une réservation pour une envolée, mais de ne pas se présenter pour le départ. C'était, a-t-il dit, notamment le cas en hiver alors que les personnes réservaient une place sur l'avion au cas où le traversier ne puisse faire le trajet.

L'alinéa 152 (autrefois l'alinéa 84) du *Règlement sur les transporteurs aériens* complique davantage le problème.

> (1) Sous réserve de tout retard causé par les conditions atmosphériques ou autres conditions relatives à la sécurité, tous les vols des transporteurs des classes 1 ou 8, et les vols des transporteurs des classes 2 ou 9-2 doivent être effectués con-

parts in good repair. However, it has not been proven to the Committee's satisfaction either that Golfe Air's aircraft were obsolete or that it was negligent in its aircraft maintenance. Mr. Hamel admitted experiencing a fair amount of difficulty with his DC-3 engines, and attributed his difficulties to the type of engine used. He stated that he had replaced the engines and was also comtemplating a change in airplanes. It was also shown that some of the mechanical difficulties had been caused by the extreme cold during the winter. Mrs. Cécile Gaudet testified that engine failures attributable to the intense cold had twice obliged Golfe Air to interrupt a flight. The Committee notes that Golfe Air had on this occasion made an effort to meet its schedule. Mrs. Gaudet also revealed to the Committee that even Air Satellite's planes had failed to start because of the cold weather, and were not flying.

The Committee cannot overlook the testimony given by Suzanne Truchon (who had earlier been a reservations agent with Golfe Air), to the effect that from 1971 to 1976 the company systematically cancelled any flight carrying only one or two passengers because it did not pay them to operate these flights. On the other hand, Jean-Marc Lefrançois, a taxi driver and airport supervisor at Matane, testified that Golfe Air "at times" made trips from Baie Comeau to Matane with only one passenger and then returned to Baie Comeau with one passenger or none at all. Mr. Lefrançois added that people in Matane had the bad habit of reserving for a flight and then not showing up for the departure. This was especially true, he said, in winter when people would reserve a seat on the plane in case the ferry was unable to make the trip.

Section 152 (formerly section 84) of the *Air Carrier Regulations* further complicates the issue.

> (1) Every flight operated by a Class 1 or Class 8 air carrier and every flight operated by a Class 2 or Class 9-2 carrier shall, subject to any delays due to weather or conditions affecting safety, be operated in accordance with the carrier's service

formément à leur tableau de service à horaire fixe ou régulier respectif, sauf que le transporteur peut

(a) remettre le vol à plus tard s'il ne se présente pas, à l'heure spécifiée, de trafic à transporter entre des points qui figurent à l'horaire d'une ligne déterminée; ou

(b) supprimer le vol si ce vol n'est pas requis avant l'heure du départ de l'appareil devant effectuer le vol suivant et si cet appareil peut transporter tout ce qu'il y a à transporter.

(2) Dans le cas d'un vol retardé visé au paragraphe (1), lorsque le retard est occasionné par des conditions atmosphériques défavorables à la sécurité du vol ou par d'autres conditions anormales d'exploitation, le transporteur aérien peut réunir le trafic qui devait être transporté par ce vol à celui qui doit être transporté par un autre vol, pourvu que le trafic qui se trouve retardé ne le soit pas outre mesure et que cet arrangement ne nuise pas aux correspondances avec d'autres services.

(3) Lorsqu'il n'y a pas de trafic à prendre ou à déposer à un point intermédiaire prévu à l'itinéraire d'un vol effectué par un transporteur aérien des classes 1, 2, 8 ou 9-2, le transporteur peut supprimer l'escale à ce point.

Dans quelle mesure a-t-on invoqué l'alinéa 152 pour annuler des vols? Et Golfe Air a-t-elle abusé des pouvoirs que lui confère cet alinéa?

c) confort

Les passagers se sont plaints d'un manque de confort à bord des avions de Golfe Air à cause du froid qui y fait et ce surtout dans le DC-3.

schedule or service pattern, but the air carrier may

(a) defer the flight to a later time if no traffic is offered for transportation between any of the points named in any schedule or pattern for a specific route at the time specified; or

(b) cancel the flight if it is not required before the departure of the next succeeding flight and that flight has the capacity to accommodate all available traffic.

(2) Where a delayed flight referred to in subsection (1) has been delayed by weather conditions affecting safety, or other abnormal operating conditions, the air carrier may consolidate the traffic of such flight with the traffic of another flight if thereby the traffic on the delayed flight is not unreasonably delayed and the connections with other commercial air services are not jeopardized.

(3) Where there is no traffic offered at or to be carried to an intermediate point on a flight of a Class 1, Class 2, Class 8 or Class 9-2 carrier, the carrier may omit a stop at that point.

To what extent was Section 152 resorted to in order to cancel flights? Has Golfe Air abused the powers this Section confers upon it?

c) comfort

Passengers complained about the lack of comfort on board Golfe Air aircraft because of the cold, especially on the DC-3.

On a expliqué que comme les envolées en question étaient de courte durée, la cabine de l'aéronef n'avait pas le temps de se réchauffer. Toutefois, le Comité n'accepte pas cette explication et est persuadé que Golfe air peut remédier à ce problème et qu'elle en est la seule responsable.

Sous l'aspect confort, le Comité a regroupé les plaintes selon laquelles les passagers devaient monter et descendre eux-mêmes leurs bagages. À cet égard, Golfe air a déclaré qu'en n'engageant pas de préposé aux bagages, elle évitait ainsi une dépense, ce qui lui permettait de maintenir son tarif à un niveau peu élevé.

Le Comité a aussi réuni sous l'aspect confort les plaintes concernant les sièges branlants, les ceintures de sécurité brisées ou manquantes, les minces fissures admettant l'air, le froid et la pluie et la plainte concernant un sac vomitoire déjà utilisé. Il n'a pas paru au Comité qu'il y avait une incidence indue de ces inconforts. Ces plaintes visent l'entretien des aéronefs. Le Comité estime que si Golfe air effectue la réparation le plus tôt possible après qu'elle s'aperçoit d'un problème ou après qu'elle en soit avertie, c'est tout ce qu'il est en droit d'exiger du transporteur. Or, un doute plane dans l'esprit du Comité quant à la diligence de Golfe Air à apporter les réparations nécessaires.

d) indifférence

Certains ont accusé Golfe Air de faire preuve d'indifférence à l'égard des clients insatisfaits; d'autres se sont plaints de difficultés à obtenir un remboursement ou de s'être faits refuser un remboursement lorsqu'ils avaient acheté un billet pour une envolée et qu'ils décidaient, pour une raison quelconque, de ne pas prendre le vol.

Le Comité croit que ces accusations et plaintes sont justes dans une certaine mesure. En vertu de son tarif déposé auprès du Comité, Golfe Air s'engage à rembourser la somme globale du prix de toute partie d'un billet qui n'a pas été utilisée, pourvu qu'une demande de remboursement soit déposée durant la période de validité du billet et que la partie inutilisée soit remise à Golfe Air. Toutefois, il n'est nullement mentionné que la demande de remboursement doit être faite par écrit et adressée au président de Golfe Air. Le Comité comprend donc mal

It was explained that because the flights in question were of short duration, the cabin of the aircraft did not have time to warm up. The Committee does not accept this explanation, however, and is convinced that Golfe Air can remedy the problem and bears full responsibility.

The Committee has included under the comfort aspect the complaints to the effect that passengers were required to load and unload their luggage themselves. In answer to these complaints, Golfe Air explained that by not hiring a baggage agent, they were able to eliminate an expense and thus keep their fares at a lower rate.

The Committee has also included under "comfort" complaints concerning loose seats, broken or missing seat belts, thin cracks letting in cold air and rain, and an airsickness bag that had already been used. These complaints involve aircraft maintenance. The Committee is of the opinion that insofar as the situation was remedied as fast as possible once Golfe Air became aware of or was informed of the problem, this is all that the Committee can require of it. However, some doubt remains in the Committee's mind as to Golfe Air's diligence in carrying out the necessary repairs.

d) indifference

Some witnesses accused Golfe Air of showing indifference toward dissatisfied customers. Others complained that they had difficulty in obtaining a refund or were refused a refund when they had purchased a ticket for a flight and decided for some reason not to take the flight.

The Committee thinks that these accusations and complaints are justified to some extent. Under its tariff filed with the Committee, Golfe Air agrees to refund the total price of any part of an unused ticket, provided that an application for refund is made during the time that the ticket is still valid and that the unused part of the ticket is sent to Golfe Air. However, it is not mentioned anywhere that the application for refund must be made in writing and sent to the President of Golfe Air. The Committee fails to understand why Mr. Hamel testified that he re-

pourquoi M. Hamel a déclaré exiger de certains que leur demande de remboursement soit présentée par écrit au président de Golfe Air.

Si ce transporteur a parfois témoigné de l'indifférence envers ses clients, il est aussi vrai que ceux-ci ont quelquefois manqué de courtoisie à son égard. En effet, au lieu de se plaindre à titre particulier ou conjoint au président de Golfe Air, plusieurs clients insatisfaits ont déposé leurs doléances auprès de journalistes, du ministère des Transports, des Chambres de commerce, et même auprès de Air Satellite. Le Comité ne reproche à personne de se plaindre, mais ne comprend pas pourquoi les griefs ne sont pas présentés au président de Golfe Air pour qu'il puisse améliorer le service, s'excuser auprès de ses clients ou exposer les raisons justifiant ou expliquant certains incidents fâcheux.

e) conclusion

D'après la preuve présentée, le Comité conclut après mûre réflexion, qu'il n'y a pas lieu d'accorder, à ce moment-ci, la demande faite par Air Satellite Inc. en vue de suspendre ou d'annuler le permis de Golfe Air et de lui permettre de remplacer cette dernière. Le Comité n'a jamais ordonné à ce transporteur d'améliorer son service faute de quoi il lui retirerait son permis. Or, il le met par la présente, en demeure d'améliorer, dans les dix-huit mois suivant le premier janvier 1980, son service selon les directives énumérées plus bas, et de présenter les rapports décrits plus loin, sinon son permis n° 2094/71 (NS) sera annulé et le Comité sera disposé à accorder à Air Satellite Inc. l'autorisation d'exploiter un service de remplacement.

Il convient ici de mentionner que le Comité fait preuve d'une certaine tolérance envers Golfe Air car c'est elle qui a établi le service régulier interrives et car sa clientèle possède des besoins très particuliers, ce qui lui rend la tâche d'autant plus difficile. En effet, sa clientèle est surtout composée d'habitants de la rive sud travaillant dans les usines ou chez des entrepreneurs de la rive nord. Ces employés se déplacent à des périodes fixes, ce qui crée ainsi une période de pointe suivie d'une période où la demande est relativement faible. Comme Golfe Air a prouvé au Comité qu'il répondait dans l'ensemble à la demande et comme le ministère des Transports n'a pas jugé non sécuritaire le service, justice exige

quires some ticket holders to make their application for refund in writing to the President of Golfe Air.

Although Golfe Air has occasionally shown indifference towards its customers, it is also true that its customers have occasionally lacked courtesy toward Golfe Air. Rather than first complaining to the President of Golfe Air, either to him alone or to him jointly with others, several dissatisfied customers presented their complaints to journalists, the Department of Transport, Chambers of Commerce and even to Air Satellite. The Committee is not criticizing anyone for complaining; however, it fails to understand why complaints are not directed to the President of Golfe Air so that he may improve the service, apologize to his customers or give reasons to justify or explain why certain unfortunate incidents took place.

e) conclusion

After careful consideration, the Committee concludes that the evidence does not justify granting at this time the application by Air Satellite Inc. to suspend or cancel Golfe Air's licence and to permit Air Satellite Inc. to replace Golfe Air. The Committee has never ordered Golfe Air to improve its service or else have its licence revoked. It hereby gives Golfe Air formal notice that it must improve its service according to the directives set out below and submit reports as prescribed below within eighteen months of January 1, 1980, or its Licence No. 2094/71 (NS) will be cancelled and the Committee will be prepared to grant Air Satellite Inc. permission to operate a replacement service.

The Committee is showing a certain amount of leniency toward Golfe Air because this company started the first regular intershore service and because it serves a clientele with very special needs, which makes its job all the more difficult. Most of Golfe Air's customers in fact live on the South Shore and work in the plants and factories located on the North Shore. These workers travel at fixed periods, resulting in a peak period followed by a period when demand is relatively small. Since Golfe Air has shown us that it was on the whole meeting this unstable demand and since the Department of Transport has not found that the service was unsafe, the Committee believes that in the interest of justice

de l'avis du Comité qu'on accorde à Golfe Air la chance d'améliorer son service avant de lui retirer son permis et qu'une preuve plus satisfaisante soit présentée à l'appui de l'annulation du permis en cause.

f) directives d'amélioration du service

Le Comité prévoit donc que Golfe Air améliore son service en respectant les directives suivantes:

(1) prendre tous les moyens raisonnablement possibles, compte tenu du type d'aéronef utilisé, pour assurer aux passagers un degré acceptable de chaleur à l'intérieur des aéronefs;

(2) effectuer, avec diligence et selon les règles de l'art, toute inspection, tout nettoyage et toute réparation s'avérant nécessaire au confort auquel tout passager peut raisonnablement s'attendre à recevoir d'une ligne aérienne de ce type;

(3) veiller à ce que les marchandises et les bagages placés à bord des aéronefs ne causent pas d'inconfort aux passagers;

(4) veiller à respecter le tarif déposé auprès du Comité, en particulier en ce qui a trait à l'enregistrement de bagages, l'émission d'un billet aux passagers et le remboursement du prix des billets;

(5) exploiter son service conformément au tableau à horaire régulier déposé auprès du Comité, sans égard à la quantité du trafic à transporter, sauf tel que prévu à l'alinéa 152 du *Règlement sur les transporteurs aériens*.

Le Comité s'engage à surveiller de près les activités de Golfe Air au cours des dix-huit prochains mois.

g) présentation des rapports

Le Comité ordonne à Golfe Air de lui présenter un rapport par écrit dans les trente jours suivant la fin de chaque mois (le premier étant celui de janvier 1980 et le dernier celui de juin 1981), lequel rapport sera versé au dossier officiel et devra comprendre les renseignements suivants:

it should give Golfe Air a chance to improve its service before revoking its licence and require that more satisfactory evidence be submitted to support any cancellation of this licence.

f) directives for improving service

The Committee therefore instructs Golfe Air to improve its service by complying with the following directives:

(1) that it take all reasonable measures, given the type of aircraft used, to maintain an acceptable temperature level within the passenger compartment;

(2) that it make all inspections, cleanings and repairs necessary to the comfort which passengers may reasonably expect from this type of airline, and it carry these out conscientiously and in accordance with accepted practice;

(3) that it ensure that no discomfort is caused to passengers by cargo or luggage taken on board the aircraft;

(4) that it adhere at all times to the tariff filed with the Comittee, especially as regards the checking of luggage, the issuing of tickets to passengers, and the refunding of ticket prices; and

(5) that it operate its service in conformity with the regular timetable filed with the Committee, irrespective of traffic volume, except as provided under section 152 of the *Air Carrier Regulations*.

The Committee plans to monitor Golfe Air's operations closely in the next eighteen months.

g) submission of reports

The Committee also orders Golfe Air to submit a written report to it within thirty days of the end of each month (the first month being January 1980 and the last month being June 1981). The report to be entered in the official record, shall contain the following information:

a) une liste de tous les vols annulés ou retardés de plus de quinze minutes, au cours du mois faisant l'objet du rapport; et

b) pour chacun de ces vols:

i) le numéro inscrit au tableau des services à horaire régulier déposé auprès du Comité;

ii) s'il s'agit d'un vol cancellé ou retardé; et dans le dernier cas, l'heure réelle du départ;

iii) le nombre de passagers possédant une réservation ou un billet;

iv) les raisons précises de l'annulation ou du retard;

v) le type d'aéronef prévu pour effectuer le vol ou celui qui a été utilisé.

2. Service concurrentiel

Marius Robitaille, directeur de la Chambre de commerce de Baie Comeau, a fait valoir qu'il désirait l'établissement d'un service concurrentiel à celui de Golfe Air, plutôt que la disparition de celle-ci. À titre de président de la Chambre de commerce de Baie Comeau, Denis Bérubé a exprimé le même souhait. Air Satellite Inc. s'est déclaré disposé à accepter un permis qui lui permettrait de faire concurrence à Golfe Air dans l'éventualité où le Comité déciderait de ne pas retirer le permis de celle-ci.

Quant à la décision de permettre ou non à Air Satellite Inc. d'exploiter un service concurrentiel à celui de Golfe Air, le Comité doit déterminer s'il y a suffisamment de trafic pour que deux transporteurs puissent offrir le même service et ce, de façon rentable.

M. Bérubé a présenté un tableau indiquant que le trafic de Golfe Air avait diminué depuis 1975 (sauf en 1978 où il avait augmenté). Selon lui, le trafic de Golfe Air en 1978 se chiffre à environ 43,000 passagers. Selon les statistiques déposées auprès du Comité par Golfe Air, le trafic pour 1978 se chiffre à environ 45,000 passagers. M. Bérubé dit ignorer les raisons de cette diminution, mais reconnaissait comme probables les motifs suivants:

a) a list of all cancelled flights or flights delayed by more than fifteen minutes during the month covered in the report; and

b) for each of these flights:

i) the flight number according to the service pattern filed with the Committee;

ii) whether the flight was cancelled or delayed, and if delayed, the actual departure time;

iii) the number of passengers who had reservations or tickets;

iv) the precise reasons for the cancellation or delay; and

v) the type of aircraft which was to be or was actually used for the flight.

2. Competing Service

Marius Robitaille, Director of the Baie Comeau Chamber of Commerce, stated that he would like to see a service set up to compete with Golfe Air rather than see the latter disappear. Denis Bérubé, President of the Baie Comeau Chamber of Commerce, expressed the same wish. Air Satellite Inc. stated that it was prepared to accept a licence allowing it to compete with Golfe Air, in the event that the Committee decided not to revoke the latter's licence.

In deciding whether or not to allow Air Satellite Inc. to operate a service in competition with Golfe Air's service, the Committee must determine whether there is enough traffic for two carriers to provide the same service and still operate at a profit.

Mr. Bérubé presented a table showing that Golfe Air's traffic had decreased since 1975 (except in 1978, when it increased). According to him, Golfe Air carried approximately 43,000 passengers in 1978. According to figures submitted to the Committee by Golfe Air, its traffic for 1978 totalled approximately 45,000 passengers. Mr. Bérubé stated that he did not know why traffic had decreased, but agreed that the following might be possible reasons:

1. service de traversier amélioré;

2. grève de la Quebec North Shore en 1976-1977;

3. fin des travaux de l'Hydro-Québec sur les barrages.

Le Comité avait appris auparavant de M. Roland Vigneault, comptable agréé et membre du Conseil d'administration de la Société des traversiers du Québec, qu'il y avait eu une forte augmentation du trafic transporté par traversier depuis 1975, grâce à l'amélioration quantitative et qualitative du service. Celui-ci attribuait notamment la hausse appréciable de la clientèle à l'acquisition d'un nouveau navire, soit le Camille Marcoux. Il avait fait remarquer que le plus gros navire, avant ce dernier, ne comportait que 105 places, alors que le Camille Marcoux en possédait 600. Il avait aussi précisé que le tarif était de $12.00 par automobile ou $5.00 par personne.

Air Satellite Inc. a ensuite tenté de convaincre le Comité que c'était à cause du mauvais service offert par Golfe Air que le traversier avait connu une augmentation de trafic, mais sans y parvenir.

Celle-ci prévoyait transporter 45,000 voyageurs si le permis de Golfe Air était annulé et lui était accordé. Or, lorsque nous avons demandé au témoin Jean Fournier, co-propriétaire de Air Satellite Inc., le nombre de passagers que la compagnie transporterait si on lui permettait d'exploiter un service concurrentiel à celui de Golfe Air, il a déclaré tout de même 45,000. Il a expliqué que la moitié serait composée des clients de Golfe Air et le reste, des personnes qui ont cessé de prendre l'avion. De plus, il prévoyait augmenter son trafic de 30% après la première année d'exploitation et de 20% après la deuxième.

Le Comité n'hésite pas à juger peu réalistes les prévisions de M. Fournier, d'autant plus que si elles étaient réalisables, le service de Golfe Air deviendrait non rentable.

M. Hamel, président de Golfe Air, a souligné que si la population devait bénéficier d'un service régulier (classe 2), et que compte tenu du trafic transporté présentement par Golfe Air dans le cadre d'un tel service, celle-ci devait être

1. improved ferry service;

2. Quebec North Shore strike in 1976-1977; and

3. completion of Hydro-Québec's work on the dams.

The Committee learned earlier from Mr. Roland Vigneault, a chartered accountant and member of the Board of Directors of the Société des traversiers du Québec, that there had been a sharp increase in ferry traffic since 1975 because of quantitative and qualitative improvements in the service. Mr. Vigneault attributed a large part of the considerable increase in ferry traffic to the acquisition of a new ship, the Camille Marcoux. He pointed out that the largest ship before the Camille Marcoux had a capacity of only 105, whereas the Camille Marcoux had a capacity of 600. He also stated that the fare was $12.00 per car or $5.00 per person.

Air Satellite Inc. argued that ferry traffic had increased because of the poor service provided by Golfe Air, but failed to convince the Committee.

Air Satellite Inc. planned to carry 45,000 passengers if Golfe Air's licence were cancelled and granted to Air Satellite. When the Committee asked witness Jean Fournier, co-owner of Air Satellite Inc. how many passengers his company would carry if it were allowed to operate a service in competition with that of Golfe Air, Mr. Fournier stated that it would still carry 45,000 passengers. He explained that half would be customers from Golfe Air and the other half would be people who had stopped travelling by air. He also planned to increase traffic by 30% after one year of operation and by another 20% after the second year of operation.

The Committee has no doubt that Mr. Fournier's predictions are unrealistic, and notes that, if these predictions were feasible, Golfe Air's operations would become unprofitable.

Mr. Hamel, President of Golfe Air, stressed that if the public is to have a regular Class 2 service, and considering the traffic carried by Golfe Air at present under its Class 2 licence, then his company must be protected against competition;

protégée contre la concurrence sinon son service deviendrait non rentable ou elle serait forcée de diminuer la qualité de son service en réduisant le nombre de ses installations et son matériel.

M. Réal Poulin, gérant-général et vice-président de Air Satellite Inc., a confirmé le témoignage de M. Hamel lorsqu'il a affirmé que si on lui permettait de faire concurrence à Golfe Air, il y aurait au début un surplus d'aéronefs pour satisfaire la demande. Il prévoyait retirer bon nombre de clients de Golfe Air, ce qui forcerait cette dernière à réduire sa flotte d'aéronefs. Il admettait toutefois, que la population de Baie Comeau, de Mont-Joli, de Matane et de Rimouski était bien desservie par Golfe Air "au point de vue quantité d'avions", "par la fréquence des avions disponibles à ce moment".

Le Comité conclut, de ces témoignages, qu'il n'a pas été établi que la commodité et les besoins du public exigent qu'il accorde à Air Satellite l'autorisation d'exploiter un service aérien commercial de la classe 2 en concurrence avec celui de Golfe Air. Au contraire, tout indique qu'il en résulterait un, sinon deux services non rentables.

Ce n'est pas dire que le Comité refuse la concurrence, et partant, un meilleur service au public. Il remarque en effet qu'il existe déjà un certain degré de concurrence. En outre, Air Satellite Inc. jouit d'une dispense à l'égard des conditions protégeant les points Baie Comeau et Matane desservis par Golfe Air, pour une période de 3 ans à compter du 8 février 1979.

La requête telle que présentée par Air Satellite Inc. est donc rejetée.

otherwise operation of its service would become unprofitable or it would be forced to lower the quality of its service by eliminating some of its facilities and equipment.

Mr. Réal Poulin, General Manager and Vice-President of Air Satellite Inc., confirmed Mr. Hamel's testimony when he stated that if Air Satellite Inc. were allowed to compete with Golfe Air, there would initially be more aircraft than were needed to meet the demand. He anticipated that Air Satellite would take away a fair number of customers from Golfe Air, so that the latter would be forced to reduce its fleet of aircraft. He admitted, on the other hand, that the inhabitants of Baie Comeau, Mont-Joli, Matane and Rimouski were well served by Golfe Air "from the point of view of number of aircraft" and "by the frequency of aircraft available at this time".

The Committee concludes from the evidence given that it has not been established that public convenience and necessity requires us to grant Air Satellite permission to operate a Class 2 commercial air service in competition with that of Golfe Air. All indications are that the result would be one, if not two unprofitable services.

This does not mean that the Committee is opposed to competition and to the better service which would result. It notes, in fact, that there already is a certain amount of competition. Moreover, Air Satellite is exempt from the conditions protecting the points Baie Comeau and Matane served by Golfe Air, for a period of 3 years commencing February 8, 1979.

The application as made by Air Satellite Inc. is therefore denied.

A. Relative aux tarifs proposés et aux dispositions y afférant, déposés par:

(a) Airline Tariff Publishing Company Inc. dans son tarif CCT (A) n°s 53, 139 et 179 au nom d'Air Canada, de CP Air, d'Eastern Provincial Airways (1963) Ltd., de Nordair Ltd. - Nordair Ltée, de Pacific Western Airlines Ltd., de Quebecair et de Transair Limited;

(b) Air Canada dans son tarif CCT (A) n° 81;

(c) Eastern Provincial Airways (1963) Ltd., dans son tarif CCT (A) n°s 20 et 23 et

(d) Quebecair dans son tarif CCT (A) n°s 12 et 14;

et qui ont fait l'objet d'une suspension, suite à la décision n° 5698 du Comité des transports aériens.

B. Et relative aux tarifs et aux dispositions y afférant déposés par Airline Tariff Publishing Company Inc. dans son tarif CCT (A) n°s 53 et 139 au nom de:

(a) Air Canada et CP Air en ce qui concerne le règlement n° 242 et les tarifs appelés YE 181;

(b) Air Canada, CP Air, Pacific Western Airlines Ltd., et Transair Limited en ce qui concerne le règlement n° 259 et les tarifs appelés YE 94, et

(c) Pacific Western Airlines Ltd., prévoyant des changements de la 13e révision des pages 131 et 132, de la 32e révision des pages 133 et 134 et de la 39e révision des pages 135 et 136, dudit tarif CCT (A) n° 139, applicable entre divers points au Canada

Répertorié: Re Airline Tariff Publishing Co.

Comité des transports aériens: J.B.G. Thomson (président), A.H. Carver, E.H. LaBorde, J.T. Gray, c.r. et M.D. Armstrong.

Décision n°.: 5903
Date de la décision: le 16 août 1979

A. In the matter of proposed passenger fares and related provisions filed by

(a) Airline Tariff Publishing Company Inc. in its tariffs CTC (A) Nos. 53, 139 and 179 on behalf of Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways (1963) Ltd., Nordair Ltd - Nordair Ltée, Pacific Western Airlines Ltd., Quebecair and Transair Limited:

(b) Air Canada in its tariff CTC (A) No. 81;

(c) Eastern Provincial Airways (1963) Ltd., in its tariffs CTC (A) Nos. 20 and 23; and

(d) Quebecair in its tariffs CTC (A) Nos. 12 and 14;

and which were the subject of suspension pursuant to Air Transport Committee Decision No. 5698.

B. And in the matter of passenger fares and related provisions filed by Airline Tariff Publishing Company Inc. in its tariffs CTC (A) Nos. 53 and 139 on behalf of

(a) Air Canada and CP Air with respect to Rule No. 242 and fares designated YE 181;

(b) Air Canada, CP Air, Pacific Western Airlines Ltd., and Transair Limited with respect to Rule No. 259 and fares designated YE 94; and

(c) Pacific Western Airlines Ltd., providing for changes on 13th Revised Pages 131 and 132, 32nd Revised Pages 133 and 134, and 39th Revised Pages 135 and 136, of the said tariff CTC (A) No. 139, applicable between points in Canada

Indexed as: Re Airline Tariff Publishing Co.

Air Transport Committee: J.B.G. Thomson (Chairman), A.H. Carver, E.H. LaBorde, J.T. Gray, Q.C. and M.D. Armstrong.

Decision No.: 5903
Date of Decision: August 16, 1979

Dossiers n°s.: 32-A1-43; 32-C3-35; 32-E55-13; 32-N38-13; 32-P148-23; 32-Q16-15; 32-T115-23; 32-A-46.

Transport aérien - Transport de voyageurs - Analyse des coûts - Augmentation des tarifs - Structures tarifaires - Établissement des coûts moyens - Révision par le comité des transports aériens - Facteurs comparatifs - Formules d'établissement des tarifs actuelles raisonnables?

Des transporteurs aériens ont déposé auprès du Comité des transports aériens (C.T.A.) une requête en autorisation d'augmenter en moyenne de 5% leurs tarifs aériens intérieurs en 1978. Le C.T.A. a décidé de suspendre l'entrée en vigueur des modifications tarifaires dans l'attente des conclusions d'une audience au cadre élargi tenue en 1979. Il y a eu opposition aux majorations tarifaires. Deux intervenants s'objectaient aux méthodes d'analyse des coûts auxquelles ont recours les transporteurs aériens et à la comparaison avec les transporteurs américains sur le plan des coûts et prix.

Décision: *Eu égard à l'augmentation de l'index général des prix à la consommation au cours des dernières années, une hausse des tarifs de 5% ne semble pas déraisonnable. La situation financière de chaque transporteur reflète une escalade des coûts supérieures à l'augmentation proposée. Cette escalade n'a à aucun moment été contestée ou mise en doute par les parties.*

Certains aspects de la répartition des coûts et revenus comprennent des calculs subjectifs en ce sens qu'ils ne se prêtent pas bien à l'utilisation d'instruments de vérification précis. Il faut donc à cet égard avoir une perspective d'ensemble empreinte de modération. Nul doute que les transporteurs ne s'entendent pas sur la méthode de répartition la plus appropriée quel que soit la source de revenu ou le poste de dépense considéré.

En s'acquittant de la tâche qui lui a été confiée, à savoir de vérifier que les tarifs aériens sont justes et raisonnables, le Comité a décidé, après s'être assuré de la modération des méthodes de répartition utilisées, de contrôler les opérations des transporteurs tout en cherchant à déterminer les indices susceptibles de signaler la présence de problèmes au sein du processus de répartition.

À cet égard, le Comité estime que toute imputation disproportionnée des coûts ou des re-

File Nos.: 32-A1-43; 32-C3-35; 32-E55-13; 32-N38-13; 32-P148-23; 32-Q16-15; 32-T115-23; 32-A-46.

Air transport - Air passenger services - Increase in fares - Cost analysis - Tariff structures - Cost averaging - Comparative factors - Review by Air Transport Committee - Whether actual fare formula reasonable.

The air carriers in this decision applied to the Air Transport Committee (A.T.C.) for permission to raise their domestic air fares by an average of 5% in 1978. The A.T.C. suspended the fare changes pending a wider hearing, held in 1979. Two interveners objected to the airlines' methods of cost analysis and to the airlines' comparison with American carriers in respect to costs and prices.

Decision: *Considering the increase in the overall price index in recent years, a 5% rate increase does not appear unreasonable. The financial situation of each carrier reflects an increase in costs over and above the proposed increase. This increase was at no time questioned or challenged by the parties.*

Some aspects of cost and revenue allocation are subjective exercises in that they do not lend themselves well to precise means of identification. In this regard one must adopt an overall view of reasonableness. Doubtless there are disagreements within and between carriers as to which method of allocation is the most appropriate for any given item of revenue or expense.

In carrying out its role to ensure that air fares are just and reasonable, the Committee, after satisfying itself as to the overall reasonableness of the allocation methods in place, has chosen to monitor the operations of carriers with a view to identifying danger signs which might indicate a problem in the allocation process.

In this respect, any apparent disproportionate cost or revenue treatment accorded one section of

venus à l'un des secteurs du réseau d'un transporteur comparativement à une autre, ou plus simplement, tout financement d'un secteur a même les revenus tirés de l'exploitation d'un autre secteur, constitue un phénomène devant être analysé dans le cadre du processus de répartition des coûts et revenus. Ce type d'analyse a été effectué dans le passé et continuera de l'être dans le futur lorsque et comme les circonstances l'exigeront. Le Comité n'a cependant pas jusqu'à présent déterminé l'existence de faits dont l'importance aurait pu sérieusement remettre en question les méthodes de répartition des coûts et revenus actuellement en usage.

a carrier's system as compared to another or, to put it simply, potential cross-subsidy, is a phenomenon which the Committee considers in need of analysis in the context of the cost and revenue allocation process. This analysis has been done in the past and will continue in the future when and as circumstances dictate. However, to date the Committee has not found occurrences of such a magnitude that would throw into serious question the cost and revenue allocation procedures presently in use.

Bien que d'autres méthodes puissent être valables, les formules d'établissement des tarifs en fonction des coûts moyens ne sont pas déraisonnables. Le C.T.A. n'est pas convaincu qu'il soit préférable d'avoir recours à d'autres méthodes au Canada. La méthode des coûts moyens est une méthode qui s'est développée au cours de nombreuses années. Avant de proposer la suppression de cette méthode, il faudrait fournir des preuves suffisantes et convaincantes de son inadéquation.

While there are merits to other methods, fare formulae based on averaged costs are not unreasonable. In addition, the A.T.C. is not persuaded that other methods are preferable in this country. Cost-averaging is a policy which has evolved over many years. Substantial and compelling evidence as to its obsolescence should be produced before seeking its demise.

La comparaison des tarifs des transporteurs canadiens et américains n'est pas nécessairement biaisée, inexacte ou erronée. Elle est inévitable si on considère la proximité géographique et la similarité des problèmes et des procédures.

Comparison of Canadian air carriers with American carriers is not necessarily distorted, inaccurate, or misleading. Considering geographic proximity and similarities in problems and procedures, comparison with U.S. firms is inevitable.

Décisions et ordonnances citées

Décision du C.T.A. n° 3919, datée du 19 juillet 1974
Décision du C.T.A. n° 4163, datée du 26 mai 1975
Décision du C.T.A. n° 5698, datée du 20 décembre 1978
Ordonnance du C.T.A. n° 1979-A-189, datée du 14 mars 1979
Ordonnance du C.T.A. n° 1979-A-192, datée du 14 mars 1979
Ordonnance du C.T.A. n° 1979-A-199, datée du 14 mars 1979

Decisions and Orders referred to

A.T.C. Decision No. 3919, dated July 19, 1974
A.T.C. Decision No. 4163, dated May 26, 1975
A.T.C. Decision No. 5698, dated December 20, 1978
A.T.C. Order No. 1979-A-189, dated March 14, 1979
A.T.C. Order No. 1979-A-192, dated March 14, 1979
A.T.C. Order No. 1979-A-199, dated March 14, 1979

Lois citées

Loi de 1977 sur Air Canada, 1977-78 (Can.), chap. 5

Statutes referred to

Air Canada Act, 1977, 1977-78 (Can.), c.5

Règlements cités

Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, Vol. I, chap. 3, art. 45

Comparutions

L. Shields, C. Jacques et G. Tardi pour la Commission canadienne des transports; Marshall Rothstein et Guy Delisle pour Air Canada; John Hamilton, c.r. pour C.P. Air; Graham Pope pour la Chambre de commerce de Timmins-Porcupine; H. Intven et Denis Dufour pour l'Association des consommateurs du Canada; J.C. Major pour Pacific Western Airlines et Transair Limited; Ron Belfoi, c.r. et Penny Bonner pour Eastern Provincial Airways (1963) Limited; Doug Crozier pour Alliance of Canadian Travel Associations; Jack Martin et Pierre Gattuso pour Quebecair; Brian Armstrong pour Nordair Limited/Nordair Limitée; T.R.G. Fletcher, G.W. Cooper et Les Arany pour le Ministère de l'industrie et du commerce; Dr. Ian Arnold et Robert G. Maloley pour la Chambre de commerce de l'ouest du Labrador.

DÉCISION

Audience tenue à Ottawa, les 26, 27, 28, 29 et 30 mars et les 2, 3, 4, 5 et 6 avril 1979.

Introduction

Les tarifs proposés mentionnés à la section A de la présente Décision ont été déposés auprès du Comité des transports aériens (ci-après dénommé le Comité) par les divers transporteurs aux dates figurant ci-dessous et auxquelles nous avons inclus les dates d'entrée en vigueur:

	Date de deposition	Date d'entrée en vigueur
Air Canada	15 novembre 78	01 janvier 79
CP Air	15 novembre 78	01 janvier 79
Pacific Western Airlines	15 décembre 78	01 fevrier 79
Transair	15 novembre 78	01 janvier 79
Nordair	21 novembre 78	05 janvier 79
Quebecair	14 novembre 78	01 janvier 79
Eastern Provincial Airways	01 décembre 78	15 janvier 79

Regulations referred to

Air Carrier Regulations, C.R.C 1978, Vol. I, c. 3, s. 45

Appearances

L. Shields, C., Jacques and G. Tardi for the Canadian Transport Commission; Marshall Rothstein and Guy Delisle for Air Canada; John Hamilton, Q.C., for CP Air; Graham Pope for the Timmins-Porcupine Chamber of Commerce; H. Intven, Denis Dufour for Consumers' Association of Canada; J.C. Major for Pacific Western Airlines and Transair Limited; Ron Belfoi, Q.C., and Penny Bonner for Eastern Provincial Airways (1963) Limited; Doug Crozier for the Alliance of Canadian Travel Associations, Jack Martin and Pierre Gattuso for Quebecair, Brian Armstrong for Nordair Limited/Nordair Limitée; T.R.G. Fletcher, G.W. Cooper, Les Arany for the Department of Industry, Trade and Commerce; Dr. Ian Arnold, Robert G. Maloley for the Labrador West Chamber of Commerce.

DECISION

Heard at Ottawa, March 26th, 27th, 28th, 29th and 30th and April 2nd, 3rd, 4th, 5th and 6th, 1979.

Introduction

The proposed passenger fares set out in Section A of the title hereto were filed with the Air Transport Committee (hereinafter referred to as the Committee) by the respective carriers on the following dates with effective dates as shown below:

	Date Filed	Effective Date
Air Canada	15 Nov 78	01 Jan 79
CP Air	15 Nov 78	01 Jan 79
Pacific Western Airlines	15 Dec 78	01 Feb 79
Transair	15 Nov 78	01 Jan 79
Nordair	21 Nov 78	05 Jan 79
Quebecair	14 Nov 78	01 Jan 79
Eastern Provincial Airways	01 Dec 78	15 Jan 79

Ces tarifs comprenaient diverses augmentations et réductions dont l'effet net représentait une hausse générale des tarifs intérieurs de 5%.

En vertu de la *décision n° 5698*, en date du 20 décembre 1978, le Comité a repoussé jusqu'au 1er avril 1979 l'entrée en vigueur des majorations tarifaires proposées, ainsi que les dispositions y afférant et a demandé que, dans l'intervalle, les transporteurs aériens lui fournissent des données supplémentaires.

Dans une lettre en date du 20 décembre 1978, l'Association des consommateurs du Canada (que nous désignerons par la suite par le sigle ACC) a émis des objections quant à certains aspects des modifications de tarifs proposées et a demandé que leur date de mise en vigueur soit repoussée de 4 à 6 mois et que le Comité procède, dans l'intervalle, à une enquête officielle.

Le 22 novembre 1978, la Chambre de commerce de Timmins-Porcupine (que nous désignerons par la suite par le sigle CCT-P) adressait une lettre au Comité pour l'informer de l'inquiétude que lui causait les modifications tarifaires proposées par Air Canada, puis formulait officiellement son objection au non-rejet de ces tarifs, dans un télégramme daté du 13 décembre 1978.

Le 23 janvier 1979, la CCT-P adressait une nouvelle lettre au Comité où, après avoir fait état des politiques en matière de prix et de l'efficacité de l'exploitation, elle affirmait son opposition aux augmentations de tarifs. Cette lettre était accompagnée d'une série de questions adressée à Air Canada. Un peu plus tard, le 21 février 1979, la CCT-P appuyait, dans une autre lettre adressée au Comité, la requête de l'ACC, voulant que soit effectuée une enquête officielle sur les augmentations de tarifs, et demandait au Comité d'enjoindre à Air Canada de répondre au questionnaire qu'elle lui avait adressé dans sa lettre en date du 23 janvier 1979.

Aussi le Comité annonçait-il, par un avis public en date du 22 février 1979, la tenue d'une audience publique devant s'ouvrir le 26 mars 1979 afin d'examiner les tarifs soumis.

Suite à cette annonce, l'ACC déposait auprès du Comité son document officiel d'intervention le 12 mars 1979 auquel elle joignait une de-

These tariffs incorporated various increases and decreases, the net effect of which was a general 5% increase to domestic fares.

By *Decision No. 5698* dated December 20, 1978, the Committee suspended the proposed fare changes and related provisions until April 1, 1979 and required the air carriers to file additional information with the Committee in the intervening period.

The Consumers' Association of Canada (hereinafter referred to as the CAC) by letter dated December 20, 1978, objected to certain aspects of the fare filings and requested a postponement of the effective dates for 4 - 6 months and requested the Committee to conduct a public inquiry during the interim.

On November 22, 1978 the Committee had been advised in a letter from the Timmins-Porcupine Chamber of Commerce (hereinafter referred to as T-PCC) of their concerns with respect to Air Canada's proposed fares and subsequently the T-PCC, by telegram of December 13, 1978, gave formal notice of objection to non-disallowance of the fares.

The T-PCC, on January 23, 1979, filed another letter with the Committee in which it dealt with pricing policies and operating efficiency and concluded by opposing the fare increases. Joined to the letter was a series of questions addressed to Air Canada. Later, on February 21, 1979, the T-PCC in a letter to the Committee supported the CAC's request for a public inquiry dealing with the fare increases and asked the Committee to direct Air Canada to answer the interrogatories sent with its January 23, 1979 letter.

By public notice of February 22, 1979, the Committee called a public hearing starting on March 26, 1979 to consider the proposed fare filings.

Pursuant to that notice, on March 12, 1979, the CAC filed with the Committee its formal intervention statements. Joined to it was an ap-

mande de production et d'examen des documents, accompagnée de questions à l'intention des deux principaux transporteurs et de tous les transporteurs régionaux. Elle demandait également un ajournement d'environ deux mois, ainsi que des indications sur la procédure à suivre en ce qui concernait l'audience publique. Entretemps, Air Canada annonçait sa décision d'adopter des tarifs "solde de places"[1], ce à quoi CP Air et PWA se sont d'abord opposés, mais que CP Air a finalement décidé de suivre par la suite.

Le Comité a donc décidé d'élargir le cadre de l'audience de façon à pouvoir examiner également les tarifs "solde de places" soumis par Air Canada et CP Air, ainsi que d'autres tarifs de réduction[2] offerts pour certaines escales dans l'ouest du Canada par PWA, Transair, CP Air et Air Canada. Le 13 mars 1979, le Comité modifiait donc l'avis d'audience publique du 22 février 1979 et annonçait que ces tarifs de réduction seraient également examinés lors de l'audience du 26 mars 1979.

Le 14 mars 1979, le Comité décidait, en vertu de *l'ordonnance n° 1979-A-192*, de suspendre jusqu'à nouvel ordre la date d'entrée en vigueur des modifications de tarifs aériens intérieurs fixée précédemment au 1er avril 1979. Le même jour, le Comité décidait en vertu de *l'ordonnance n° 1979-A-199*, d'autoriser Air Canada et CP Air à appliquer les tarifs "solde de places" pendant la période allant du 27 mars au 7 mai 1979. Par *l'ordonnance n° 179-A-189*, en date du 20 mars 1979, le Comité rejetait la demande de l'ACC concernant l'ajournement de l'audience publique et proposait que l'ACC traite directement avec les transporteurs aériens pour prendre connaissance des documents et informe le Comité dès le début de l'audience des problèmes qui n'auraient pas à cet égard trouvé la solution.

Des doléances ont enfin été présentées à diverses dates avant l'ouverture de l'audience publique par MM. D. Allison, président de l'Alberta Passenger Traffic Association; E. Clark et D.G. Jack; le Manitoba Transportation Economics Council; M. Alan Pope, M.P.P., Cochrane Sud; le

plication for production and inspection of documents with interrogatories set out for the two trunk carriers and all the regional carriers. Moreover, also joined was an application for an adjournment of approximately two months and for directions on procedure relating to the public hearing. Meanwhile, Air Canada announced its "seat sale" fares[1] which were objected to by CP Air and PWA, but were later matched by CP Air.

The Committee decided to enlarge the hearing to include the examination of the "seat sale" fares filed by Air Canada and CP Air and other discount fares[2] offered to certain on-line points in Western Canada by PWA, Transair, CP Air and Air Canada. On March 13, 1979 an amendment to the notice of hearing of February 22, 1979 was issued by the Committee, stating that these discount fares would be examined at the March 26, 1979 public hearing.

On March 14, 1979, by *Order No. 1979-A-192*, the Committee further suspended the April 1, 1979 implementation of the domestic air fare changes until further order of the Committee. On that same day, by *Order No. 1979-A-199*, the Committee allowed the "seat sale" fares of Air Canada and CP Air to come into effect for the period March 27 to May 7, 1979. The Committee, by its *Order No. 1979-A-189*, dated March 20, 1979 dismissed the CAC application for an order adjourning the public hearing and recommended that the CAC deal directly with the air carriers for the production and inspection of documents and advise the Committee at the commencement of the hearing of any issues in this regard still in need of resolution.

From time to time, before the public hearing began representations were also made by D. Allison, the President of the Alberta Passenger Traffic Association; E. Clark; D.G. Jack; the Manitoba Transportation Economics Council; Mr. Alan Pope, M.P.P., Cochrane South;

1 Présentés à la section B(a) de la présente décision.

2 Présentés à la section B(b) de la présente décision.

1 Set out in Section B(a) of the title hereto.

2 Set out in Section B(b) of the title hereto.

Northeastern Ontario Municipalities Action Group; M. Jean R. Roy, M.P., Timmins; M.R.E. Rowaul; MM. Smith, Heifetz et Crozier au nom de l'ACTA; la Chambre de commerce de Sudbury et du district; MM. J.S. Sumption et David Thomas; le Toronto Passenger Traffic Association; le Northwest Territories Association of Municipalities; la Calgary Transportation Authority; l'Alesco (1972) Ltd.; le ministère de l'Industrie et du Commerce; la Chambre de commerce de l'ouest du Labrador et M. J.D. Watson.

Au début de l'audience, l'ACC, appuyée par la CCT-P, a demandé que le Comité enjoigne aux transporteurs aériens de divulguer toutes les informations qu'elle avait demandée le 12 mars 1979. Elle a en outre demandé l'ajournement de l'audience afin de permettre à ses experts d'analyser tous les documents qui lui seront présentés le cas échéant. Le Comité a donc exigé des transporteurs aériens qu'ils déposent tous les documents qu'ils étaient prêts à remettre à l'ACC avant 13 heures, le lendemain, 27 mars 1979. Il a de plus été décidé que le Comité se prononcerait sur toutes les questions auxquelles les transporteurs aériens n'auront pas répondu dans les délais impartis et qui seront demeurées en litige, au fur et à mesure qu'elles seront soulevées au cours de l'audience. La requête de l'ACC concernant l'ajournement de l'audience a été rejetée par le comité.

Le 28 mars 1979, l'ACC demandait à la Cour fédérale du Canada de prendre un bref de sursis afin d'empêcher la Commission canadienne des transports de tenir l'audience, ainsi qu'un bref de *certiorari* annulant la décision de la Commission par laquelle la demande d'ajournement de l'audience présentée par l'ACC avait été rejetée. La Cour fédérale du Canada a refusé ces requêtes.

La déposition d'Air Canada

La proposition tarifaire

Air Canada a proposé de modifier sa formule d'établissement des tarifs d'économique, en augmentant la taxe de base, qui passerait de $29.50 à $31.00, et la taxe au mille, qui passerait de 8.25 cents/mille à 8.66 cents/mille. La compagnie aérienne jugeait qu'il était en effet généralement équitable d'augmenter sa taxe de base et sa taxe au mille de 5% chacune.

the Northeastern Ontario Municipalities Action Group; Jean R. Roy, M.P., Timmins; R.E. Rowaul; Messrs. Smith, Heifetz and Crozier on behalf of ACTA; the Sudbury and District Chamber of Commerce; J.S. Sumption; David Thomas; the Toronto Passenger Traffic Association; the Northwest Territories Association of Municipalities; the Calgary Transportation Authority; Alesco (1972) Ltd; the Department of Industry, Trade and Commerce; the Labrador West Chamber of Commerce; and J.D. Watson.

At the beginning of the hearing the CAC, supported by the T-PCC, requested that the Committee direct the air carriers to disclose all the information the CAC had asked for on March 12, 1979, and moreover, the CAC again asked for a postponement of the hearing, to permit its experts to assess the information that it would be given. The Committee directed the air carriers to file such material as they were prepared to give to the CAC by 1:00 p.m. the next day, March 27, 1979. Any residual questions not answered by the air carriers by that time, and still in dispute, would be ruled on by the Panel as they arose during the course of the hearing. The CAC motion for postponement of the hearing was dismissed by the Panel.

On March 28, 1979 the CAC applied to the Federal Court of Canada for a writ of prohibition to prevent the Canadian Transport Commission from proceeding with the hearing and for a writ of *certiorari* quashing the decision of the Commission whereby the application of the CAC for an adjournment of that hearing was denied. The Federal Court of Canada denied these applications.

The Evidence of Air Canada

The Fare Proposal

Air Canada proposed that its economy fares formula be raised by increasing the start-up charge from $29.50 to $31.00 and by increasing the mileage charge from 8.25 cents per mile to 8.66 cents per mile. The airline felt it was generally equitable to increase both the start-up charge and the mileage charge by an identical amount of five percent.

Bien que le rapport existant entre le tarif d'économique normal et les autres catégories de tarifs n'ait pas, d'une manière générale, été affecté par la proposition tarifaire, il y a cependant eu certains changements notables. On a en effet modifié le Tarif Noliprix afin d'alléger le trafic en période de pointe. Le tarif de base - semaine proposé a été ramené au tarif d'économique aller-simple plus onze dollars, alors que le tarif de base - weekend n'a pas changé, puisqu'il est demeuré au niveau du tarif d'économique aller simple, plus $31.00. Par contre, le tarif de pleine saison a augmenté pour atteindre le niveau du tarif aller simple, plus $51.00. Air Canada a prévu que le volume du trafic qui en découlerait se situerait à peu près au même niveau que celui du trafic existant sous l'ancienne formule, à savoir le tarif d'économique aller simple plus un forfait de $31.00, mais que le trafic serait réparti de manière plus efficace.

On a procédé de manière similaire en ce qui concerne les tarifs chouette. Le montant proportionnel du tarif chouette-weekend devrait en effet augmenter de $10.00, de sorte que la nouvelle formule s'établira au tarif d'économique aller simple, plus $31.00. Le tarif chouette semaine fixé au tarif d'économique aller simple, plus $1.00 ne changerait pas.

Sur certaines lignes cependant, les tarifs en vigueur diffèrent de la formule d'établissement des tarifs. La majeure partie de ces exceptions fait suite à la requête présentée par le ministre des Transports en 1975, voulant que les transporteurs n'augmentent pas les tarifs courts courriers dans les proportions proposées à l'époque. L'augmentation proposée de 5% et l'arrondissement des sommes devra réduire le nombre de lignes auxquelles ces tarifs inhabituels sont appliqués. Sur les 30 lignes ou plus auxquelles étaient appliqués des tarifs inhabituels en 1975, il ne devrait plus en rester que 13.

Les augmentations de coûts et les améliorations de la productivité

Dans le secteur intérieur, Air Canada a calculé que la moyenne pondérée des augmentations de coût imputables à l'inflation devrait atteindre 7% entre 1978 et 1979. Il est prévu que les salaires, qui représentent plus de 40% des dépenses totales, connaissent une augmentation

While in general the relationship between the normal economy fare and the other fare categories has been unaltered by the fare proposal there have been certain notable changes. The Charter Class Canada Fare was altered in an attempt to move some of the traffic away from the peak periods. The basic midweek fare proposed was reduced to one-way economy plus eleven dollars, the basic weekend fare remained at one-way economy plus thirty- one dollars, and the peak season fare was increased to one-way plus fifty-one dollars. Air Canada anticipated that the traffic generated would be approximately the same as that generated under the old formula, i.e., one-way economy plus thirty-one dollars across the board, but that the traffic would be distributed in a more efficient manner.

A similar reasoning was applied to the Nighthawk fares. The add-on component of the weekend Nighthawk fares would increase by ten dollars so that the new formula would be one-way economy plus thirty-one dollars. The midweek Nighthawk fare formulation at one-way economy plus one dollar would not be changed.

Fares on certain routes depart from the fares formula. The majority of these anomalies came into being as a result of the Minister of Transport's request in 1975 that carriers not increase certain short haul fares as much as proposed at that time. The number of routes upon which the anomalous fares apply would be reduced by the current five percent increase and the effects of rounding. Of the more than 30 anomalously priced routes flown in 1975 only 13 would remain as anomalies.

Cost Increases and Productivity Improvements

In the domestic sector, Air Canada estimated that the weighted average inflationary cost increase would amount to 7% between 1978 and 1979. Salaries and wages, which account for over 40% of total expenditures were expected to increase by 9%. Fuel and oil would grow by less

de 9%. Le prix des carburants et des hydrocarbures doit augmenter de moins de 1%, les redevances d'atterrissage de 26%, les produits alimentaires et les boissons de 11% et le matériel volant de 8%.

than 1%, landing fees by 26%, food and bar by 11% and aircraft materials by 8%.

Air Canada a connu une amélioration du nombre de tonne - milles par employé en 1978, relativement à 1977, puisque l'augmentation s'est située aux alentours de 5% et l'on prévoit qu'elle atteindra 6% en 1979. On a également réussi à améliorer l'efficacité grâce à la mise en oeuvre du programme de réaménagement des avions en version "haute densité" en 1976. En outre, le fait que les coûts d'exploitation commerciale aient connu une augmentation de l'ordre de 7 à 8% et que les majorations tarifaires proposées ne doivent pas dépasser 5%, montre que certaines augmentations de coûts sont annulées par des améliorations de productivité.

Air Canada showed an improvement in available ton miles flown per employee in 1978 over 1977 in the order of 5%, and projected a 6% increase in 1979. Increased efficiency has also been brought about by the high density seating program launched in 1976. The fact that the cost of doing business has been going up 7 - 8% and the increases proposed are in the order of 5% indicates that certain of the cost increases are being absorbed by productivity improvements.

La comparaison entre les résultats de l'exploitation du réseau d'Air Canada pour les deux premiers mois de 1979 et les deux premiers mois de 1978 laissent suggérer une dégradation de la situation financière de la compagnie. À la fin février 1979, l'exploitation du réseau traduisait un déficit de $8.8 millions, qu'elle s'était soldée par un profit de $5.5 millions un an plus tôt, soit une différence de quelque $14.3 millions.

Comparison of Air Canada's system results for the first two months of 1979 and the first two months of 1978 suggested a deteriorating financial position. System operating income stood at minus $8.8 million at the end of February 1979 compared to plus $5.5 million at the end of February 1978 representing a difference of some $14.3 millions.

Les taux de rendement du capital investi

On a calculé que les modifications tarifaires proposées par Air Canada allaient engendrer une augmentation des revenus perçus au Canada de l'ordre de $28.6 millions d'ici à la fin de 1979. Les recettes tirées de l'exploitation du réseau doivent, quant à elles, se situer aux alentours de $49.5 millions après impôts, ce qui représente un taux de rendement d'environ 8.2%. Comparativement, les recettes après impôts tirées de l'exploitation du réseau en 1978 ont atteint $47.5 millions, soit un taux de rendement de 9.5%. Les recettes réalisées en 1978 reflètent la refonte de capital réalisée par la compagnie suite à l'adoption de la nouvelle *Loi sur Air Canada*. Cette refonte de capital a en effet permis de convertir $324 millions de créances à l'égard du CN et du gouvernement du Canada, en actions ordinaires, et donc de réduire les paiements d'intérêt d'environ $15 millions.

Rates of Return on Investment

Air Canada's proposed fare changes were estimated to produce additional domestic revenues of some $28.6 million for the balance of 1979. System earnings are expected to be in the neighbourhood of $49.5 million after tax and the return on investment approximately 8.2%. In comparison, system earnings amounted to $47.5 million after tax in 1978 representing a return on investment of 9.5%. The 1978 earnings reflect recapitalization as a result of the new *Air Canada Act*. Recapitalization converted $324 million of CN and Government of Canada debt to common share equity reducing interest expenses by approximately $15 million.

Les prévisions traduisent le renvoi au 1er juillet 1979 de l'augmentation du prix des car-

The forecasts reflect the postponement of the January 1, 1979 fuel price increase to July 1,

burants, prévue à l'origine pour le 1er janvier 1979, ainsi que la réduction de la taxe de vente fédérale. L'effet net de ces réductions de coûts et de l'augmentation engendrée par la Taxe de subvention à la Syncrude a permis de réduire les dépenses d'exploitation de l'ensemble du réseau de $12.9 millions. Les prévisions tenaient également compte du renvoi, jusqu'au 1er avril au moins, de l'entrée en vigueur des majorations tarifaires et des répercussions de l'augmentation de la taxe de transport, lesquelles doivent toutes deux provoquer une diminution des revenus de l'ordre de $10 millions, en raison de l'effet de l'élasticité de la demande sur le volume du trafic.

1979 as well as the reduction of the Federal Sales Tax. The net impact of these cost reductions and the increase brought about by the Syncrude Subsidy Tax was $12.9 million in expense reduction across the entire system. The forecasts also reflected the delay in the passenger fare increase until at least April 1 and the effect of the Transportation Tax increase which was expected to reduce revenues by approximately $10 million because of the demand elasticity effect on the volume of travel.

On a annoncé, juste avant l'ouverture de l'audience que l'augmentation de la taxe de transport n'allait pas entrer en vigueur le 1er avril 1979, comme prévu. Dans une autre annonce, le gouvernement faisait connaître son intention de lever les restrictions imposées sur les services transcontinentaux de CP Air. Bien que les prévisions d'Air Canada pour 1979 n'aient pas tenu compte de ces décisions gouvernementales, la compagnie a déclaré que les deux mesures auraient tendance à s'annuler réciproquement.

Just prior to the hearing it was announced that the Transportation Tax increase would not go into effect as planned for April 1, 1979. In another announcement the Government made known its intention to remove the restrictions on CP Air's transcontinental services. Although neither development could be reflected in Air Canada's 1979 forecasts, it was Air Canada's position that the two effects would tend to counterbalance each other.

Les soldes de places

L'expérience d'Air Canada relative aux tarifs Noliprix a montré que le pourcentage de réduction offert ne semble pas suffisant pour encourager les gens à voyager au cours de la saison morte, ainsi que l'indique le nombre important de places inoccupées au cours de certaines périodes de l'année. Les soldes ont été lancés à titre expérimental afin de déterminer le genre de motivation qu'il serait préférable d'adopter pour inciter les gens à utiliser davantage les services aériens au cours de la saison morte et l'on prévoyait même de procéder à une réduction encore plus importante des tarifs au cours de l'une de ces périodes creuses.

Seat Sale

Air Canada's experience with Charter Class fares has shown that the level of discount provided appears to be insufficient to motivate people to travel in the off-peak season as evidenced by a substantial quantity of empty seats during certain times of the year. The seat sale was an experiment to see what kind of traffic stimulation could take place by going to an even lower fare level during one of these trough periods.

La réduction du tarif d'économique normal se situait entre 50 et 65%, atteignant en moyenne près de 60%. Les tarifs étaient fixés de manière à demeurer aussi simples que possible et à ne pas fluctuer de part et d'autre de certains ordres de grandeurs déterminés. L'expérience devait durer une certaine période de temps déterminée, c'est-à-dire pour les déplacements effectués entre le 27 mars et le 7 mai 1979.

The discount from the normal economy fare was in the 50 to 65% range, averaging around the 60% mark. The fares were designed to be as simple as possible, remaining constant over various definite distance bands. The experiment was to be conducted for a limited period of time, i.e., for travel commencing between March 27 and May 7, 1979.

Au début de l'expérience, le nombre de places était limité au nombre de sièges réservés aux vols nolisés plus une allocation supplémentaire. Parmi les conditions d'achat figuraient un séjour de 7 à 30 jours et une réservation de 7 jours à l'avance. La clientèle a réagi beaucoup plus rapidement que l'on prévoyait et toutes les places disponibles étaient déjà vendues 9 à 10 jours après le lancement du programme. Selon Air Canada, l'expérience a été couronnée de succès si l'on en juge d'après la réaction du public, mais il faudrait maintenant l'analyser attentivement, particulièrement en ce qui concerne le niveau de déviation et de stimulation du trafic engendrée par le programme, et procéder à l'évaluation des résultats financiers.

The number of seats was limited at the start of the program to the existing seats which were to be made available for Charter Class travel plus an additional surplus allocation. The conditions of purchase included a seven day minimum stay and a thirty day maximum stay combined with a seven day advance reservation. The response of the market was more immediate than originally anticipated and the sale ended 9 - 10 days after its commencement. From Air Canada's point of view the experiment appeared to have been successful from a public response aspect, but would now be the subject of careful analysis, in particular with respect to the degree of diversion and stimulation brought about by the program and an assessment of financial results.

La déposition de CP Air

CP Air a fourni des preuves à l'appui de l'augmentation tarifaire moyenne de 5% qu'elle proposait. Cette dernière a, comme à Air Canada, été conçue et appliquée à quelques catégories de tarifs, sauf en ce qui concerne certains services assurés dans l'ouest du Canada où l'on a, comme d'ordinaire, adopté une formule et des réductions tarifaires différentes.

Pour satisfaire au besoin de recettes prévu pour 1979, CP Air a évalué la moyenne pondérée de l'augmentation des coûts à 8.3%. Les nouveaux tarifs soumis doivent ainsi engendrer une augmentation moyenne des recettes tirées du transport des passagers que l'on évalue à 6.3% soit au-dessous de la hausse des coûts prévue.

Le transporteur a déclaré que les tarifs soumis ne visaient pas à recouvrer le coût total car il était conscient du risque que comportait la majoration des tarifs d'un pourcentage supérieur au taux d'accroissement moyen du revenu du public. Selon la compagnie aérienne, une hausse de cette importance risquerait très vraisemblablement de se traduire par une baisse de la demande, ce qui aurait un effet négatif sur les recettes totales.

En discutant des problèmes rencontrés au niveau de l'équation coût/recettes, CP Air a montré, preuves à l'appui, que les résultats d'exploitation des mois de janvier et février 1979 re-

The Evidence of CP Air

CP Air led evidence in support of its proposed 5% average fare increase which was constructed and applied to fare categories in a manner identical to Air Canada, except for certain services in Western Canada where a different fare formula and different discount offerings have customarily applied.

In arriving at its forecast revenue requirements for 1979 CP Air estimated a weighted average cost increase of 8.3%. The new fare filing would produce an estimated average passenger yield increase of 6.3% which was below the forecast escalation in costs.

The carrier stated that full cost recovery was not attempted in this rate filing due to the perceived danger of increasing fares beyond the growth in the average disposable income of the public. In the airline's judgement such increases would run a very real risk of lessening demand and adversely affecting overall revenues.

In discussing the problems CP Air was facing in terms of its cost/revenue equation, the carrier led evidence to show that actual results for January and February 1979 revealed a dete-

flètaient une dégradation de la situation financière comparativement à la même période l'année précédente:

	Coût du siège - mille disponible	Recette par siège - mille disponible
janvier 79 vs 78	+ 9.5%	+ 5.4%
février 79 vs 78	+ 6.8%	+ 5.0%

Bien qu'en 1978 les résultats d'exploitation aient dépassé les prévisions initiales, CP Air a estimé qu'une grande partie de cette amélioration était dûe, d'une part, à des revenus exceptionnels tirés de la vente d'actifs et, d'autre part, aux grèves subies par d'autres transporteurs et qu'il était peu probable que ces facteurs interviennent à nouveau en 1979.

Compte tenu de la hausse tarifaire prévue pour le 1er avril 1979, CP Air prévoit un taux de rendement du capital investi de 11.5%. Cela doit, avec le taux de rendement de 10.5% qu'elle prévoit tirer de l'exploitation de ses services internationaux, porter le taux de rendement prévu du réseau en 1979 à 10.9%. Or, selon CP Air, pour répondre aux besoins, le taux de rendement devrait se situer entre 13.5 et 14%.

CP a jugé qu'il n'était pas approprié de considérer séparément les résultats de l'exploitation d'une année pour déterminer les critères d'évaluation du financement du réseau internationaux par le secteur intérieur ou du taux de rendement approprié. CP Air a, à cet égard, calculé les chiffres suivants afin de montrer l'évolution des résultats de l'exploitation de ses services de transport:

	Taux de rendement du capital investi relativement aux revenus perçus au Canada	Taux du rendement du capital investi pour l'ensemble du réseau (comprend les revenus perçus à l'étranger)
1973	1.8%	8.1%
1974	.7%	8.0%
1975	.8%	4.1%
1976	2.9%	3.1%
1977	10.0%	9.3%
1978	14.5%	17.2%
1979	9.8%	13.1%

Lors des discussions portant sur les divers moyens de répartir les coûts entre les divers

rioration in financial position compared to the same two months in 1978:

	Cost per Available Seat Mile	Yield per Available Seat Mile
Jan 1979 vs 1978	+ 9.5%	+ 5.4%
Feb 1979 vs 1978	+ 6.8%	+ 5.0%

Although actual financial results for 1978 were much better than originally forecast, CP Air attributed most of this improvement to windfall gains due to sale of assets and to strikes against other carriers which could not reasonably be expected to repeat themselves in 1979.

Based on April 1, 1979 fare increase, CP Air forecast a domestic return on investment of 11.5%. This, coupled with an anticipated return on international services of 10.5%, produced a forecast 1979 system return of 10.9%. CP Air stated that it felt an appropriate rate of return would be in the 13.5% to 14% range.

CP Air felt it was inappropriate, when considering criteria for assessing domestic/international cross-subsidy or appropriate return on investment, to look at any one year's performance in isolation. In this connection, CP Air produced the following figures to demonstrate historical trends in financial performance of its transportation services:

	Domestic ROI	System ROI (includes international)
1973	1.8%	8.1%
1974	.7%	8.0%
1975	.8%	4.1%
1976	2.9%	3.1%
1977	10.0%	9.3%
1978	14.5%	17.2%
1979	9.8%	13.1%

In discussing methods of cost allocations as between different types of services, CP Air stat-

types de services, CP Air a déclaré que sa méthode consistait à identifier les coûts d'après leur origine puis de les répartir de manière pratique. Le transporteur a jugé que sa méthode était réaliste, tout en reconnaissant qu'aucune méthode de répartition des coûts ne pouvait trouver de soluton définitive à un problème très difficile. Parlant au nom de CP Air, M. Wiedmann a déclaré qu'il existerait toujours, selon lui, des anomalies quelle que soit la méthode de répartition des coûts utilisée et que celle-ci constituait une arme à double tranchant. Il était d'avis que le réseau de lignes intérieures de CP Air tirait, dans certains cas, profit de la méthode de répartition utilisée.

ed that its procedure was to identify costs on a casual basis and allocate them in a practical manner. The carrier felt their procedures were realistic, recognizing that no cost allocation method could be the ultimate answer to a very difficult problem. Mr. Wiedmann of CP Air felt that anomalies would exist in any cost or revenue allocation system and that these could cut both ways. He was of the view that CP Air's domestic system benefited in some instances from their allocation procedures.

CP Air a déclaré qu'il s'efforçait continuellement d'améliorer la productivité et l'efficacité, afin de ne pas avoir à soumettre autant d'augmentations tarifaires pour accroître ses recettes. En ce qui concerne le calcul de la productivité, CP Air a jugé que la comparaison du revenu du nombre tonne/milles par employé, calculé d'une année à l'autre, constituait une bonne mesure d'appréciation. C'est d'ailleurs en se fondant sur ce critère que CP Air a annoncé en 1978, une augmentation de 9.4% par rapport à 1977; en 1977, une augmentation de 8.6% par rapport à 1976 et, en 1976, une augmentation de 10.5% par rapport à 1975.

CP Air stated that their company was continually searching for ways to improve productivity and efficiency as a means of lessening the need for filing rate increases to generate revenue. In measuring productivity CP Air suggested a good yardstick to be the number of Revenue Ton Miles flown per employee compared internally year over year. On this basis CP Air had posted a 9.4% increase in 1978 over 1977; 8.6% in 1977 over 1976, and 10.5% in 1976 over 1975.

CP Air a produit des documents portant sur la croissance de l'Indice des prix à la consommation au cours des dix dernières années et établi certaines comparaisons entre le prix de quelques biens et services et les tarifs aériens à diverses époques. Dans l'ensemble, ces tableaux ont montré que les tarifs aériens avaient augmenté à un rythme plus lent que le prix des autres produits, tout en demeurant au-dessous de la hausse moyenne de l'IPC depuis 1969.

CP Air produced exhibits pertaining to the growth in the Consumer Price Index over the past ten years and selective comparisons of the price of some goods and services to airline fares over varying periods of time. These charts generally demonstrated that air fares had risen less than the prices of other products and had remained below the average increase in the CPI since 1969.

CP Air a formulé certaines remarques en ce qui concerne l'effet des tarifs "solde de places" qu'elle offre avec Air Canada. M. Morgan de CP Air a déclaré que sa compagnie avait été obligée de suivre la soumission d'Air Canada à cet égard afin de demeurer concurrentielle et de conserver sa part du marché.

CP Air offered some observations on the effect of the Seat Sale Fares offered by it and Air Canada. M. Morgan of CP Air stated that his company reluctantly matched Air Canada's filings in this regard in order to remain competitive and maintain the company's market share.

Selon lui, ces tarifs ne stimuleront pas effectivement le trafic. Il était en effet d'avis que la déviation du trafic et la baisse de revenu qu'ils allaient provoquer se solderaient pour CP Air par une perte nette de revenu d'environ $2.5 millions.

He did not feel the fares would produce any real traffic stimulation and he believed that CP Air would suffer a net revenue loss due to diversion of traffic and dilution of revenue of approximately 2.5 million dollars.

La déposition de Pacific Western Airlines (PWA)

PWA voulait obtenir une augmentation moyenne générale de ses tarifs de 3.8%. Certaines des hausses de coûts prévues ayant incité la compagnie à déposer une soumission de majoration tarifaire touchaient les salaires, qui devaient augmenter de 8.7%, soit $4.2 millions, les redevances d'atterrissage, qui devaient subir une hausse de 15.9% et les frais de sécurité, qui devaient s'accroître de 25.8%. Le transporteur estimait que ces augmentations de coût ne seraient que partiellement compensées par les économies de coûts prévues en carburants et hydrocarbures (diminution de 9.00%), en services alimentaires (baisse de 21.0%) et en d'autre domaines.

Une grande partie des économies de coût prévues découlent directement de la décision prise par la compagnie d'arrêter l'exploitation non-rentable de ses vols nolisés assurés par un Boeing 707 et de vendre cet appareil.

PWA a réalisé un profit net de $7,670,000 au cours de l'année financière 1978. Il convient cependant de préciser que ce chiffre comprenait également trois sources de revenu exceptionnelles. La grève subie par Air Canada a, premièrement, permis à PWA de réaliser des recettes supplémentaires de $1,314,000. Deuxièmement, la compagnie a vendu certains de ses appareils en 1978, ce qui a augmenté les revenus de $3,055,000. Et enfin, PWA a adopté une nouvelle pratique comptable grâce à laquelle elle a capitalisé les appareils en location, ce qui lui a permis d'accroître son revenu de $352,000. Si l'on fait abstraction de ces trois sources de revenus exceptionnelles, le profit de 1978 est ramené à $2,949,000, ce qui représente un taux de rendement du capital investi de 9.5% pour l'ensemble du réseau. Ce taux de rendement se compose d'un rendement de 13.62% imputables aux services réguliers et d'un rendement négatif de 5.27% pour les vols nolisés en 1978.

PWA a prévu qu'en dehors de toute majoration tarifaire en 1979 elle subirait une perte nette de $58,000 pour l'année et connaîtrait un taux de rendement de 3% seulement pour l'exploitation de l'ensemble du réseau. Selon ces prévisions, les services réguliers devaient subir une perte de $225,000 et enregistrer un taux de rendement de 3.28%.

The Evidence of Pacific Western Airlines (PWA)

PWA sought an average overall fare increase of 3.8%. Some of the anticipated cost increases which necessitated the fare increase filing were in the areas of salaries, expected to increase 8.7% or $4.2 million; landing fees expected to increase 15.9%; and security costs expected to increase 25.8%. The cost increases were expected to be only partially offset by anticipated cost savings in the areas of fuel and oil, expected to decrease 9.0%, catering supplies expected to decrease 21.0%, and other areas.

Many of the anticipated cost savings are directly related to the company's decision to terminate operation of its unprofitable passenger charter service using a Boeing 707 aircraft and to dispose of this aircraft.

PWA showed a net profit for the fiscal year 1978 of $7,670,000. Included in this, however, was income directly attributable to three extraordinary items. Firstly, the Air Canada strike had a favourable impact on PWA of $1,314,000; secondly, the company disposed of some aircraft in 1978 and this contributed $3,055,000 to profit; and finally, PWA adopted a new accounting policy whereby they capitalized leased aircraft and this had a favourable impact on profit of $352,000. After adjusting for these three items, 1978 profit is reduced to $2,949,000 which represented a return on investment for the whole operation of 9.5%. This was composed of a return of 13.62% for scheduled services and a negative return of 5.27% for charter services in 1978.

Without a fare increase in 1979, PWA forecasted a net loss for the year of $58,000 and a return on investment for the entire operation of only 3%. Scheduled services were expected to show a loss of $225,000 and a return on investment of 3.28%.

À supposer que l'augmentation tarifaire entre en vigueur le 1er avril comme prévu, les prévisions pour 1979 indiquaient un profit net de $3,382,000 et un taux de rendement pour l'exploitation de l'ensemble du réseau de 7.95%. Les services réguliers devaient enregistrer un profit de $3,215,000 et un taux de rendement de 9.82%. Bien que ce taux de rendement soit encore bien loin de l'objectif de 14 à 16% que s'était fixé la compagnie, PWA était d'avis qu'à cette époque, une augmentation tarifaire supérieure aux 3.8% proposés aurait des effets négatifs sur la demande de la compagnie.

PWA a proposé la formule d'établissement des tarifs suivante:

0 - 100 milles	- $28.00
101 - 200 milles	- $28.50 + 15¢ par mille pour les distances supérieures à 100 milles
201 - 300 milles	- $43.50 + 14¢ par mille pour les distances supérieures à 200 milles
301 milles ou plus	- $57.50 + 12.5¢ par mille pour les distances supérieures à 300 milles

PWA a utilisé ce type de formule d'établissement des tarifs pendant une longue période de temps. L'augmentation prévue selon la formule ci-dessous représente une hausse de 5% par rapport à la formule précédemment utilisée. PWA a jugé que cette sorte de formule d'établissement des tarifs tenait compte des divers niveaux de coûts associés au long courrier comparativement au court courrier.

PWA n'a pas calculé le tarif de l'Airbus assurant la liaison entre Calgary et Edmonton à l'aide de cette formule d'établissement des tarifs. Ce tarif particulier a en effet été calculé de manière à tenir compte du volume très élevé du trafic et de la valeur du service fourni.

PWA continuera d'offrir son tarif spécial excursion, appelé tarif économique, lequel offre une réduction de 25 à 35% sur les voyages dont la réservation a été effectuée au moins 7 jours à l'avance et qui comportent un séjour minimal jusqu'à midi le premier samedi suivant le début du voyage et un séjour maximal de 46 jours.

Projections for 1979, assuming that the fare increase came into effect April 1 as applied for, showed a net profit of $3,382,000 and a return on investment for the system of 7.95%. Scheduled services were expected to show a profit of $3,215,000 and a return on investment of 9.82%. These return on investment figures would still fall short of the company's objective of 14% to 16%, however, PWA felt that to increase the fares at this time more than the proposed overall 3.8% would have a serious detrimental impact on the demand for the company's service.

PWA proposed a formula for fare construction as follows:

0 - 100 miles	- $28.00
101 - 200 miles	- $28.50 + 15¢ per mile for distance over 100 miles
201 - 300 miles	- $43.50 + 14¢ per mile for distance over 200 miles
301 miles and over	- $57.50 + 12.5¢ per mile for distance over 300 miles

This type of formula has been used by PWA for a considerable period of time and the above formula represented a 5% increase over the one used previously. PWA felt that the use of this type of formula gives recognition to the different levels of costs associated with long hauls versus short hauls.

The fare for PWA's Airbus between Calgary and Edmonton was not calculated by using the formula. This particular fare was calculated to give consideration to the very high volume of traffic and to the value of the service provided.

PWA would continue to offer its special excursion fare known as the Economizer Fare which offers a discount of 25% to 35% for a trip booked at least seven days in advance and with a minimum stay to noon the first Saturday of the trip and a maximum stay of 46 days. This discount fare is offered on inventory controlled sur-

Cette réduction de tarif est offerte sur la base du contrôle de la capacité de surplus et a été tout particulièrement conçue pour stimuler la demande sur le marché des courts courriers de PWA.

PWA a maintenant passé une commande ferme pour 6 Boeing 737 et 4 Boeing 767 et il est prévu que l'achat de ces appareils coûtera $100 millions d'ici à 1981. C'est en partie pour obtenir les fonds nécessaires à cette acquisition que PWA s'est lancée dans une réorganisation en profondeur de la compagnie en 1978, ce qui a considérablement accru sa dette à long terme et a eu par conséquent un effet direct sur le ratio du passif à l'avoir des actionnaires. PWA entend cependant revenir à une structure financière plus normale dès livraison des nouveaux appareils. Elle prévoit en effet adopter un rapport passif/avoir des actionnaires de 60 à 40%.

La déposition de Transair

Transair envisageait de recourir à une hausse tarifaire de l'ordre de 5%. Pour ce faire, elle se proposait d'utiliser la même formule d'établissement des tarifs qu'Air Canada sur les lignes concurrentielles ou parallèles et d'augmenter simplement de 5% le tarif en vigueur sur les lignes non-concurrentielles. Transair a déclaré que cette méthode évitait d'avoir à recouvrir à une modification des écarts de prix relatifs entre les diverses régions géographiques.

Transair prévoyait d'importantes augmentations de coût en 1979 en ce qui concernait les carburants et hydrocarbures, les salaires et les redevances gouvernementales imposées aux usagers. Ces estimations ne devaient pas changer même après que la compagnie ait tenu compte des économies de coûts qui pourraient être réalisées suite aux dispositions du budget fédéral présenté le 16 novembre.

Pour l'année se terminant le 31 décembre 1978, Transair a enregistré un profit net, avant impôts, de $231,000. Ce chiffre comprenait une perte nette de $236,000 sur les services réguliers et un profit net de $467,000 sur les vols nolisés. Le taux de rendement global du capital investi, tel que calculé par Transair pour 1978, s'établissait à 18.6%. Lors de sa déposition, Transair a cependant précisé que ce chiffre n'était pas significatif en raison du solde négatif des bénéfices non répartis accumulés par la compagnie et de sa situation financière généralement fragile.

plus seats, and was specifically designed to stimulate demand in PWA's short haul market.

PWA now has firm orders for six Boeing 737's and four Boeing 767's and it is anticipated that this fleet acquisition will require about $100 million by 1981. Partly to contribute to the accumulation of this amount of funds, PWA went through a major corporate reorganizaton in 1978 which greatly reduced the company's dependence on long term debt and, therefcre, had a direct impact on PWA's debt-equity ratio. However, PWA does expect to return to a more usual capital structure as they accept delivery of the new aircraft. PWA expects to maintain a capital structure of approximately 60% debt and 40% equity.

The Evidence of Transair

Transair sought a fare increase of approximately 5%. This was to be achieved by using the same fare formula as Air Canada on competitive or parallel routes and by simply adding 5% to the existing fare in the case of non-competitive routes. Transair stated that this approach would insure that the relative price differentials allocated to different geographic regions would not be altered.

Transair was expecting major cost increases to take place in 1979 in the areas of fuel and oil, salaries and government user fees. This was the case even after the company took into consideration cost savings that would occur as a result of provisions contained in the November 16 federal budget.

For the year ended December 31, 1978, Transair showed a net income before tax of $231,000. This is composed of a net loss on scheduled services of $236,000 and net income from charter services of $467,000. The overall rate of return on investment for 1978 was calculated by Transair to be 18.6%. However, the Transair witness pointed out that this was not a meaningful figure because of the retained earnings deficit built up in the company and because of the generally weak financial condition of Transair.

Transair prévoit, en dehors de toute majoration tarifaire en 1979, une perte nette de $2,373,000 sur ses services réguliers et un profit de $226,000 sur ses vols nolisés, soit une perte totale de $2,147,000 pour l'exploitation de l'ensemble du réseau et un taux de rendement négatif du capital investi de 2.9%.

En supposant que la hausse tarifaire de 5% entre en vigueur le 1er avril comme prévu, Transair estime que la perte sur les services réguliers tombera à $1,369,000, ce qui fera passer le déficit d'exploitation de l'ensemble du réseau à $1,143,000 en 1979. La compagnie espère alors réaliser un taux de rendement du capital investi de 4.3%, mais ce chiffre non plus n'est pas particulièrement significatif, puisque Transair doit encore enregistrer un déficit en 1979.

La situation financière de Transair doit cependant connaître une certaine amélioration en 1979, puisque la compagnie entend vendre 2 F-28 au cours de l'année et réaliser ainsi un bénéfice net pour l'exploitation de l'ensemble du réseau de $2.5 millions. Suite à cette transaction, les coûts subiront également une certaine diminution en 1979, puisque la compagnie n'aura plus à verser d'intérêt sur la dette contractée lors de l'acquisition de ces 2 appareils.

Transair continuera d'offrir, comme la PWA, son tarif économique d'excursion de 25 à 35% de réduction sujet aux mêmes conditions concernant la réservation et la durée du séjour.

Transair prévoit, pour 1979, une baisse d'environ 6% de son coefficient de remplissage, compte tenu des facteurs suivants:

1. L'obligation d'assurer au moins un service minimal dans le nord du Manitoba, bien que le volume du trafic continue d'y décroître.

2. La diminution des coefficients de remplissage prévue au cours de la pénétration des nouveaux marchés à l'ouest de Winnipeg.

3. Le remplacement des deux appareils F-28 d'une capacité de 65 places chacun par un B-373 de 117 places, ce qui permettra de diminuer le coût du siège-mille et d'accroître la souplesse d'adaptation de la flotte aérienne. La capacité supérieure du B-737 en-

For 1979 without a fare increase, Transair projected a loss on scheduled services of $2,373,000 and a profit on charter services of $226,000 giving an overall operating loss of $2,147,000 and a negative return on investment of 2.9%.

For 1979 with a 5% fare increase effective April 1, the loss on scheduled services is expected to be reduced to $1,369,000 reducing the overall operating loss to $1,143,000. The company is expected to show a return on investment of 4.3% but again this is not a particularly meaningful figure given that the deficit position continues through 1979.

The financial position of Transair will be improved somewhat in 1979 as the company will sell two F-28's in the year and this will bring a net gain of $2.5 million. As a result of this transaction, costs will also be reduced somewhat in 1979 as the interest on the debt associated with these two aircraft will no longer be incurred.

As in the case of PWA, Transair will continue to offer the Economizer excursion fare with the same 25% to 35% discount and with the same advance booking and length of stay conditions.

Transair is forecasting an approximate 6% decline in passenger load factor for 1979 for the following reasons:

1. A continued decline in traffic to northern Manitoba coupled with the requirement to provide at least a minimum service frequency.

2. A period of lower load factors is anticipated during the penetration of new markets west of Winnipeg.

3. The replacement of the two 65 passenger F-28 aircraft with one 117 passenger B-737 will lower seat mile costs and improve fleet versatility. The additional seating capacity of the B-737 will result in reduced passenger load factor, given existing traffic, but does

traînera une réduction du coefficient de remplissage, compte tenu du volume actuel du trafic, mais augmentera la capacité de chargement et réduira le coût total.

La déposition de Nordair

Nordair a demandé une augmentation des tarifs de 5.59% en ce qui concerne les services réguliers. Les nouveaux tarifs doivent engendrer des revenus supplémentaires de $1,647,800 en 1979, à supposer qu'ils entrent en vigueur le 1er avril. Le transporteur a déclaré qu'il perdrait en moyenne $6,000 de revenus par jour au cas où l'entrée en vigueur des majorations tarifaires serait reportée à une date ultérieure.

Chaque tarif d'économique a été calculé à partir de la formule trisectorielle d'établissement des tarifs de Nordair. On trouvera ci-dessous la formule précédemment utilisée ainsi que la nouvelle:

Secteur sud:	$21.00 + 10.3¢ par mille (révisée) $20.00 + 9.8¢ par mille (ancienne)
Secteur frontalier:	$35.70 + 10.3¢ par mille (révisée) $34.00 + 9.8¢ par mille (ancienne)
Secteur nord:	$44.50 + 13.1¢ par mille (révisée) $42.00 + 12.4¢ par mille (ancienne)

Nordair a précisé que sa formule d'établissement des tarifs devait être rationalisée davantage. La redevance d'arrivée pour le secteur sud, fixée à $21.00, constituait en particulier une source de préoccupation. Il semblait en effet plus réaliste de la porter à $30.00.

Les hausses tarifaires prévues doivent différer d'un secteur à l'autre. En moyenne, l'augmentation était de 5.35% pour les secteurs sud et transfrontalier et de 6.01% pour le secteur nord. Nordair s'est efforcé de minimaliser les majorations tarifaires des services assurés dans le secteur nord en raison du niveau déjà élevé des tarifs dans ce secteur. Bien que les augmentations prévues doivent engendrer une capacité de chargement accrue et réduire le coût total.

The Evidence of Nordair

Nordair requested an average fare increase of 5.59% on its scheduled services. The new fares were expected to generate an additional $1,647,800 in 1979. This estimate was based on an April 1st effective date. The carrier stated that it was losing, on average, $6,000 in revenues each day the fare increases were postponed.

Individual economy fares were derived from Nordair's three sectoral fare formulae. The revised and old formulae are shown below:

Southern sector:	$21.00 + 10.3¢ per mile (revised) $20.00 + 9.8¢ per mile (old)
Transborder sector:	$35.70 + 10.3¢ per mile (revised) $34.00 + 9.8¢ per mile (old)
Northern sector:	$44.50 + 13.1¢ per mile (revised) $42.00 + 12.4¢ per mile (old)

Nordair emphasized that its fare formulae require further rationalization. A particular concern is the $21.00 terminal charge on the southern section: a $30.00 charge was considered more realistic.

The fare increases varied between sectors. The average increase was 5.35% on the southern and transborder sections and 6.01% on northern services. Nordair has tried to keep fare increases on northern services to a minimum because of this sector's existing high fares. Despite the relatively large increases in 1979 the cumulative percentage change in fares since June 1, 1975 has been lower in the case of northern ser-

tions tarifaires en 1979 doivent être relativement élevées, le pourcentage cumulé des variations de tarifs enregistrées depuis le 1er juin 1975 a été plus faible dans le secteur nord (30.04%) que dans les autres secteurs (36.57%).

Nordair a déclaré que les majorations tarifaires prévues étaient provoquées par la croissance des coûts. Les coûts d'exploitation ont en effet augmenté de 10.56% en 1978. Cette moyenne pondérée de la hausse des coûts se répartit comme suit: carburants et hydrocarbures, 13.63% d'augmentation; salaires, 8.00%; commissariat et restauration, 10.34%; frais d'escale, 18.94%; pièces de rechange, achats et révision mécanique, 9.28%; autres frais, 8.00%. Même avec les revenus supplémentaires engendrés par les augmentations tarifaires, il ne sera pas possible, estime-t-on, de recouvrer les augmentations de coûts prévues en 1979. Selon les prévisions, les revenus doivent augmenter de 57.2% en 1979, passant de $33,902,100 à 53,299,400. Les coûts fixes et variables doivent, quant à eux, augmenter de 59.1% et donc passer de $31,812,500 à $50,605,900. Si les services réguliers et les vols nolisés exploités par Nordair étaient considérés globalement, les augmentations prévues des revenus et des coûts atteindraient respectivement et 31.1% et 33.3%[1].

À l'instar des autres transporteurs, Nordair a pris diverses mesures en vue de réduire les coûts. Ces mesures lui ont permis des économies de coûts annuelles supérieures à $2,655,000 pour l'ensemble de ses opérations.

En 1978, les revenus après impôts de Nordair ont atteint $3,343,000. À supposer que les majorations tarifaires entrent en vigueur le 1er avril comme prévu, la compagnie prévoit des recettes de $2,226,000 pour 1979. Le taux de rendement du capital investi qui s'était élevé à 15.02% en 1978 devrait atteindre 9.21% en 1979. On trouvera ci-dessous les calculs utilisés pour déterminer le taux de rendement du capital investi au cours des deux années:

1 Prévisions pour 1978-1979: augmentation globale des revenus passant de $71,517,600 à $93,740,700; augmentation globale des dépenses passant de $67,372,300 à $89,836,700.

vices (30.04%) than for its other services (36.57%).

Nordair argued that the fare increases were justified by rising costs. Operating costs increased by 10.56% during 1978. This weighted average increase was disaggregated into the following itemized increases: fuel and oil 13.63%, salaries 8.00%, commissary and catering 10.34%, station costs 18.94%, parts, purchase and overhaul 9.28%, and other expenses 8.00%. Even with the new fares, revenue increases were not expected to cover anticipated cost increases in 1979. Scheduled revenues were expected to increase by 57.2% in 1979, from $33,902,100 to $53,299,400. Scheduled expenses, including both operating and fixed costs, were expected to increase by 59.1% from $31,812,500 to $50,605,900. If Nordair's scheduled and charter operations were considered in aggregate the projected revenue and cost increases would be 31.1% and 33.3% respectively.[1]

Nordair, like other carriers, has sought to reduce costs through a number of measures. These measures provided Nordair with annual cost savings in excess of $2,655,000 on its combined operations.

In 1978 Nordair's after tax earings were $3,343,000. The projected earnings for 1979, based on April 1st as the effective date for the new fares, were $2,266,000. The return on investment in 1978 was 15.02%. The projected return for 1979 was 9.21%. The derivation of the return on investment for each year is shown below:

1 1978-1979 projections: combined revenue increase $71,517,600 to $93,740,700, combined expense increase $67,372,300 to $89,836,700.

Taux de rendement capital investi = Intérêt + Revenus après impôts / Moyenne de la dette à long terme + Moyenne de l'avoir

Taux de rendement du capital investi en 1978 = $\frac{1,157,000 + 3,343,000}{10,794,000 + 19,177,000} = 15.02\%$

Taux de rendement du capital investi en 1979 = $\frac{1,408,000 + 2,266,000}{16,710,000 + 23,179,000} = 9.21\%$

Ce taux de rendement du capital investi de 15.02% en 1978 a été supérieur au taux moyen de 6 à 7% que connaît généralement Nordair. Celle-ci a en effet connu la meilleure année de son histoire en 1978. La dette à long terme a pu être remboursée, ce qui a permis de réduire la base d'investissement et d'accroître le taux de rendement du capital investi. Nordair a déclaré qu'un taux de rendement de 15.0% n'avait en fait rien d'exceptionnel étant donné sa structure financière. Elle a en effet soutenu que dans ces circonstances il était normal que le taux de rendement des créances et de l'avoir devait s'établir à 10 - 12% et 18% respectivement.

Nordair doit contracter de nouvelles dettes en 1979. Elle a en effet donné son accord à l'achat de 5 appareils au coût total de $50 millions. La firme Boeing doit lui livrer 3 nouveaux B-737, dont 2 en 1979 et un en janvier 1980. Deux de ces appareils seront mis en service entre Toronto et Winnipeg et remplaceront donc les B-737 actuellement en location. Le troisième appareil assurera à la fois des services réguliers et des vols nolisés. Nordair a déclaré qu'elle recevrait en outre 2 petits DC-8 destinés à des vols nolisés et qu'il lui faudrait emprunter $20 millions pour financer ces achats.

Nordair n'a demandé aucune modification de la structure de ses tarifs promotionnels. La réduction de 45% offerte sur la ligne Toronto-Montréal depuis le 14 mars lui a permis d'accroître de 100% le nombre de passagers entre ces 2 villes.

ROI = Interest + After Tax Earnings / Average Long-term Debt + Average Equity

ROI 1978 = $\frac{1,157,000 + 3,343,000}{10,794,000 + 19,177,000} = 15.02\%$

ROI 1979 = $\frac{1,408,000 + 2,266,000}{16,710,000 + 23,179,000} = 9.21\%$

The 15.02% return on investment in 1978 was higher than the historical average which has been in the 6-7% range. 1978 was the most successful year in Nordair's history. The carrier's long-term debt was eliminated, thereby reducing the investment base and increasing the return on investment. Nordair asserted that a 15.0% return on investment is in fact appropriate given its capital structure. It was maintained that appropriate rates of return on debt and equity would be 10 - 12% and 18% respectively.

Nordair will acquire new debt in 1979. It has agreed to purchase five aircraft at an aggregate cost of $50 million. Three new B-737s will be delivered from Boeing, two in 1979 and the third in January 1980. Two of these aircraft will be used on the Toronto-Winnipeg service, in place of currently leased B-737s. The third will be flown on both scheduled and charter services. In addition, Nordair reported that it would receive delivery of two small DC-8s for use in its charter operations, and would borrow $20 million to finance these acquisitions.

Nordair requested no changes to its promotional fare structure. The forty-five percent discount on its Toronto-Montreal service, introduced March 14th, has resulted in a 100% increase in carriage between these two cities.

La déposition de Quebecair

Quebecair a demandé une hausse tarifaire moyenne de 7.2% sur ces services réguliers. Les nouveaux tarifs doivent engendrer des revenus supplémentaires de $1,569,000 en 1979. Comme les calculs prévoient que les majorations tarifaires entreront en vigueur le 1er mai 1979, il est possible que ce chiffre soit en fait inférieur à la réalité. Le transporteur n'a présenté aucune demande de modification de la structure de ses tarifs promotionnels.

Chaque tarif a été déterminé conformément à la formule bisectorielle d'établissement des tarifs de Quebecair. On trouvera ci-dessous la formule prédédemment utilisée, ainsi que la nouvelle:

Secteur sud:	$26.25 + 11.85¢ par mille (révisée) $24.50 + 11.05¢ par mille (ancienne)
Secteur nord:	$29.50 + 13.10¢ par mille (révisée) $27.55 + 12.25¢ par mille (ancienne)

La majeure partie des services offerts par le transporteur sont assurés dans le secteur sud. Les collectivités du nord, les Iles de la Madeleine et la liaison Montréal-Gaspésie figurent dans le secteur nord. Si l'on considère l'ensemble du réseau, 60.8% des tarifs doivent connaître une augmentation de 0 à 7% et le reste, des augmentations de 8 à 10%.

Quebecair a déclaré que les hausses tarifaires s'expliquaient de par la croissance des coûts d'exploitation et le niveau inadéquat du rendement des revenus actuels. Il est prévu que les dépenses d'exploitation totales augmentent de 6.5%, soit $4,064,000 en 1979. Les prévisions de coûts en ce qui concerne les vols doivent augmenter de 6.5%, soit $2,175,000. Les éléments de coûts devant subir les plus fortes augmentations sont les salaires ($980,000), les frais d'intervention au sol sous contrat ($385,000), les redevances d'atterrissage et les redevances d'arrivée ($159,193). À supposer que les majorations tarifaires entrent en vigueur le 1er mai, on prévoit que les revenus atteindront $307,000 en 1979[1]. Selon les estimations, le taux de rendement du capital investi doit s'établir à 2.16%.

[1] Revenus après impôts, avant versement des intérêts.

The Evidence of Quebecair

Quebecair requested an average fare increase of 7.2% on its scheduled services. The new fare levels were expected to generate additional revenues of $1,569,000 in 1979. This estimate was based on a May 1st effective date and may therefore be less than the actual revenue increase. No applications were made by the carrier for changes to its promotional fare structure.

Individual fares were set in accordance with Quebecair's two sectoral fare formulae. The old and revised formulae are shown below:

Southern sector:	$26.25 + 11.85¢ per mile (revised) $24.50 + 11.05¢ per mile (old)
Northern sector:	$29.50 + 13.10¢ per mile (revised) $27.55 + 12.25¢ per mile (old)

The southern sector includes the majority of the carrier's services. Northern communities, the Magdalen Islands and the Montreal-Gaspé service were included in the northern sector. On a system basis 60.8% of all fares had increases in the 0 - 7% range; the remainder had increases of 8 - 10%.

Quebecair argued that the fare increases were justified by higher operating costs and the inadequacy of the current yield and income levels. Total expenses on the carrier's combined operations were expected to increase by 6.5% or $4,064,000 in 1979. Cost projections for flying operations showed an increase of 6.5% or $2,175,000. The items with the largest increases were salaries $980,000, contracted handling $385,000, landing fees and terminal costs $159,193. The projected earnings for 1979, assuming a May 1st effective date for the new fares, was $307,000.[1] The estimated return on investment was 2.16%.

[1] Earnings after taxes, before interest.

Quebecair s'est efforcé de réduire les augmentations de coût et procède actuellement à l'étude du système de billeterie automatique d'Air Canada dont la location pourrait lui permettre de réduire ses frais d'enregistrement et d'accueil des passagers.

On trouvera ci-dessous les calculs utilisés pour déterminer le taux de rendement du capital investi en 1979:

$$\text{Taux de rendement du capital investi} = \frac{\text{Intérêt + Revenus après impôts}}{\text{Moyenne de la dette à long terme + Moyenne de l'avoir}}$$

$$= \frac{92,076 + \$307,000}{\$9,686,809 + \$8,788,925}$$

$$= 2.16\%$$

Ce taux de rendement de 2.16% est comparable avec celui de 2.5% pour 1978[1]. Quebecair a toutefois jugé que le taux de rendement de 1979 était inadéquat. Il lui a en effet fallu accroître ses besoins en capitaux pour pouvoir financer la modernisation de son parc aérien. C'est ainsi que la compagnie doit recevoir 4 B-737 en 1980 et 1981. Le transporteur a déclaré qu'un taux de rendement de 12% lui semblait satisfaisant. Or, pour pouvoir l'atteindre en 1979, il lui faudrait recourir à une hausse tarifaire de 9%.

La déposition d'Eastern Provincial Airways (1963) Limited (EPA)

EPA cherchait à obtenir l'autorisation d'appliquer une hausse globale des tarifs de 4.4%. La compagnie a utilisé la même formule normalisée qu'Air Canada pour déterminer le niveau des tarifs, à savoir une redevance d'arrivée de $31.00 plus une taxe au mille de 8.66 cents par mille. On a, dans le cadre de cette formule, fixé un plafond d'augmentation de 5%, afin de

Quebecair had tried to reduce cost increases and was currently investigating Air Canada's auto-ticketing system, the rental of which may reduce passenger processing costs.

The derivation of the 1979 rate of return in shown below:

$$\text{ROI} = \frac{\text{Interest + After Tax Earnings}}{\text{Average Long-term Debt + Average Equity}}$$

$$= \frac{\$92,076 + \$307,000}{\$9,686,809 + \$8,788,925}$$

$$= 2.16\%$$

This 2.16% rate of return compares with the 1978 rate of return of 2.5%.[1] Quebecair regarded the 1979 return as inadequate. Its capital requirements have been augmented by its impending fleet modernization; four B-737s will be received during 1980 and 1981. The carrier cited 12% as an appropriate return on investment. This rate of return in 1979 would require an additional fare increase of 9%.

The Evidence of Eastern Provincial Airways (1963) Limited (EPA)

EPA was seeking an average overall fare increase of 4.4%. The company employed the same standard formula as Air Canada for determining fare levels, which is a terminal charge of $31.00 plus a mileage charge of 8.66 cents per mile. To this formula a ceiling of 5% was imposed in order to reduce the effect of the formula on short stage lengths. In the case of passenger fares to and

---

1 Le taux de rendement du capital investi en 1978 a été calculé à partir de données présentées par Quebecair et l'état financier de Quebecair pour 1977. Les calculs ayant servi à la détermination de l'intérêt pour 1978 et 1979 ne sont qu'une estimation.

1 The 1978 ROI was calculated from data submitted from Quebecair and the 1977 Quebecair Financial Statements. Interest in both the 1979 and 1978 derivations is estimated.

réduire l'impact de la formule sur les étapes courtes. En ce qui concerne les tarifs aériens que devront acquitter les passagers à destination et en provenance du Labrador, il n'a pas été possible d'utiliser la formule, puisque ces tarifs sont tout d'abord plus élevés que les autres, ce qui a pour effet direct d'augmenter les coûts associés à l'exploitation de ces lignes. Par conséquent, l'augmentation prévue des tarifs de l'ensemble des lignes desservant le Labrador, a été calculée de manière à représenter la différence de tarif entre l'ancienne et la nouvelle formule d'établissement des tarifs. Cette différence représente $1.50 en redevances d'arrivée et 41 cents par mille. Il s'ensuit que l'augmentation de 4.1% du tarif des lignes du Labrador est inférieure à l'augmentation moyenne des tarifs sur l'ensemble du réseau.

from points in Labrador the formula was not used since these fares were higher than other fares to begin with as a direct result of higher costs associated with servicing these routes. The increases sought, therefore, for all Labrador fares, were computed as the difference between the old formula and the new one. This difference is computed as $1.50 terminal charge plus 41 cents per mile. The net result is that the increase in Labrador fares at 4.1% is less than the system average.

EPA a déclaré que cette majoration tarifaire se justifiait de par la hausse importante des coûts qui s'est en partie manifestée depuis l'entrée en vigueur en avril 1978 de la dernière augmentation des tarifs de EPA et dont on prévoit d'autres développements en 1979. Certaines des hausses importantes de coûts prévues pour 1979 doivent toucher les carburants qui, suite à diverses augmentations de prix doivent coûter environ $600,000 de plus à la compagnie en 1979; les redevances d'atterrissage et les frais d'évaluation du trafic à l'arrivée qui doivent augmenter 28% et 20% respectivement et les frais de main-d'oeuvre qui doivent subir une hausse de 9 à 10% et coûter $1.6 millions de plus à la compagnie en 1979.

EPA stated that this fare increase was necessitated because of substantial cost increases, some of which had taken place since the date of EPA's last fare increase in April 1978 and some of which were anticipated to take place in 1979. Some of the major cost increases expected in 1979 were in the areas of fuel, which given various price increases will add $600,000 to 1979 operating costs; landing fees and terminal assessments, expected to increase 28% and 20% respectively; and labour costs expected to increase 9% to 10% and to add an additional $1.6 million to 1979 operating costs.

EPA a pris et s'efforce encore d'adopter des mesures d'économie afin d'améliorer l'efficacité de ses opérations de façon à réduire les coûts d'exploitation sans modifier sa capacité de transport. La compagnie a cependant jugé qu'elle ne pouvait simplement pas absorber toutes les augmentations de coût prévues en 1979.

EPA has instituted and continues to attempt to implement economy measures in an effort to make their operation more efficient in terms of lower operating costs for the same level of capacity. The company felt, however, that they simply could not absorb all of the cost increases expected to take place in 1979.

En 1978, EPA a réalisé un revenu net de $3,245,000 dont $2,300,000 étaient cependant directement imputables à la vente d'appareils. Le taux global de rendement du capital investi s'établissait, selon les calculs d'EPA, à 15.2% en 1978. Mais, si l'on ne tient pas compte du profit tiré de la vente d'appareils, ce taux tombe à 10.4%. EPA a jugé que ce chiffre était quelque peu exagéré car il comprenait les revenus supplémentaires gagnés pendant la grève à Air

In 1978 EPA had a net income of $3,245,000. Of this, however, $2,300,000 was directly attributable to the disposal of aircraft. The overall return on investment for 1978 was calculated by EPA to be 15.2%, but again without the income from the disposition of aircraft the return on investment would have been reduced to 10.4%. EPA felt that this figure was also somewhat of an overstatement because in it was included the extra revenue earned during the Air Canada

Canada. En 1978, l'exploitation des services réguliers a rapporté $5,822,000 de revenus nets avant impôts, alors que l'exploitation des vols nolisés s'est soldée par une perte nette avant impôts de $661,000.

EPA estime que l'exploitation des vols nolisés lui permet d'optimiser l'utilisation de son parc aérien. Bien que l'exploitation des vols nolisés ait enregistré une perte nette, compte tenu de l'intégralité des coûts qui lui sont imputables, EPA a prouvé que l'exploitation de ce service permet de recouvrer une partie des frais généraux ou coûts fixes de la compagnie. Si celle-ci décidait en effet de cesser l'exploitation des vols nolisés, ces coûts devraient alors être recouvrés à partir des seuls revenus tirés de l'exploitation des services réguliers.

EPA a prévu que si la requête de majoration tarifaire était rejetée, elle subirait en 1979 une perte nette de $150,000 et connaitrait un taux de rendement du capital investi de 7.9% seulement. À supposer que la hausse tarifaire proposée entre en vigueur, la compagnie prévoit réaliser un profit net de $642,000 et enregistrer un taux de rendement du capital investi de 9.7%. Dans ce dernier cas, l'exploitation des services réguliers permettrait de réaliser un revenu net avant impôts de $2,485,000 et, qu'il y ait ou qu'il n'y ait pas d'augmentation tarifaire, l'exploitation des vols nolisés se traduirait par une perte nette avant impôts de $1,226,000.

Résumé du contre-interrogatoire

Plusieurs questions ont été soulevées au cours du contre-interrogatoire des deux principaux transporteurs par l'ACC et la CCT-P. Le Comité propose de faire ressortir ci-dessous certaines des questions abordées. Le cas soumis par l'ACC sera traité par la suite et l'on ne trouvera donc, dans le résumé suivant que les autres points débattus au cours du contre-interrogatoire.

<u>La répartition des coûts et le financement du secteur international par le secteur intérieur</u>

Selon la CCT-P et l'ACC, les méthodes de répartition des coûts et des revenus utilisées par Air Canada et CP Air risquaient d'imposer une charge excessive aux secteurs intérieurs car ils supportaient une trop grande partie des coûts.

work stoppage. In 1978 scheduled operations contributed $5,822,000 to net income before taxes while charter operations showed a loss before taxes of $661,000.

EPA looks upon their charter operations as a means of optimizing the utilization of the aircraft fleet. Although the charter operation showed a net loss on a fully allocated basis, EPA demonstrated that the charter operation does generate a substantial contribution to corporate overhead or fixed costs. Without the charter operation these costs would have to be recovered solely from the scheduled services.

For 1979 without the requested fare increase EPA forecasted a net loss of $150,000 and an overall return on investment of only 7.9%. With the requested fare increase, however, the company forecasted a net income of $642,000 and a return on investment of 9.7%. With the fare increase the scheduled operations would show a net income before taxes of $2,485,000 and with or without a fare increase the charter operations would show a net loss before taxes of $1,226,000.

Summary of Cross-Examination

Several issues were raised during the cross-examination of the two trunk carriers by the CAC and T-PCC. The Panel proposes to highlight some of these issues below. The case presented by the CAC is dealt with later herein and that summary includes other issues raised in cross-examination.

<u>Cost Allocation and Domestic/International Cross-Subsidy</u>

The contention of both T-PCC and the CAC was that the cost and revenue allocation procedures utilized by Air Canada and CP Air might be unduly burdening their domestic sectors with more than a reasonable share of costs.

Les deux transporteurs, qui ne partageaient pas cet avis, ont déclaré que les méthodes de répartition des coûts et des revenus utilisées étaient raisonnables et que le rendement des secteurs intérieur et international suivaient une évolution cyclique à travers le temps. Après avoir discuté sérieusement des diverses méthodes de répartition des coûts et revenus en usage, il a été décidé que le Comité se pencherait sur cette question générale par la suite.

Both carriers disagreed with this proposition stating that the cost and revenue allocation procedures in use were reasonable and that returns in the domestic and international sectors were cyclical over various periods of time. Substantial discussion took place over the various methods of cost allocation presently in use and the Panel will deal with this general subject further herein.

Le taux de rendement du capital investi et le coût du capital

Un certain nombre de questions ont été posées à Air Canada et CP Air en ce qui concerne l'établissement des bases de leurs taux et des rendements réalisés sur le capital propre comparativement au capital total investi. C'est ainsi par exemple, que M. Pope, parlant au nom de la CCT-P, a calculé que le taux de rendement des capitaux propres découlant de l'exploitation du réseau intérieur d'Air Canada devait se situer aux alentours de 18% en 1979 en supposant l'entrée en vigueur de la hausse tarifaire. Il a voulu savoir si Air Canada demandait au Comité l'autorisation de réaliser un taux de rendement de 18% sur des créances, sujettes à un taux d'intérêt de 5% avant l'adoption en 1978 de la nouvelle *Loi sur Air Canada*, et ayant été converties en capitaux propres.

Return on Investment and Cost of Capital

A number of questions were put to Air Canada and CP Air concerning the construction of their rate bases and the returns being realized on common equity versus overall invested capital. For instance, Mr. Pope of T-PCC calculated Air Canada's domestic return on equity for 1979 to be in the range of 18% after the fare increase. He questioned whether Air Canada was asking the Committee to allow it to make 18% on money converted to equity from debt previously carried at 5% interest before passage of the new *Air Canada Act* in 1978.

Air Canada a déclaré que le capital n'était pas dirigé vers un secteur d'activité particulier mais bénéficiait plutôt à l'ensemble de la compagnie. Il est impossible d'investir dans le réseau intérieur canadien comme s'il s'agissait d'un secteur d'activité distinct et autonome. Si l'on considère l'ensemble du réseau, on constate en effet que le taux de rendement des capitaux propres est de loin inférieure à 18% et l'on estime que le taux de rendement du capital investi se situe à 8.2%.

Air Canada took the position that capital is not attracted to one sector of operation in isolation but rather to the company in total. One cannot invest in Canadian domestic services as a separate and distinct entity. On a system basis return on equity is considerably less than 18% and the overall return on invested capital is estimated at 8.2%.

En ce qui concerne la base d'investissement la plus appropriée, l'ACC et la CCT-P ont mis en doute le bien fondé de l'utilisation du passif figurant dans le bilan par opposition à l'actif. L'ACC a en outre laissé entendre que les méthodes actuellement en usage autorisaient les transporteurs à soumettre des augmentations de tarifs en recourant à des calculs du taux de rende-

With respect to the most appropriate type of investment base both CAC and T-PCC questioned the use of the liability side of the balance sheet as opposed to the asset side. In addition, the CAC suggested that present procedures allowed the carriers to obtain consideration for passenger fare increases through a rate of return calculation that included irrelevant investments

ment à la base desquels figuraient des investissements étrangers à la question, comme par exemple les investissements réalisés dans des activités n'ayant pas de rapport avec le transport aérien et dans les investissements dans les filiales distinctes.

in the rate base, i.e., investments in non-airline activities and separate subsidiary companies.

Les compagnies aériennes ont déclaré que ces questions étaient actuellement étudiées par le Comité des transports aériens et que l'on procéderait par la suite à une vérification des méthodes utilisées en la matière. La commission d'enquête communiquera ses remarques à ce sujet dans une autre partie de la décision.

The airlines contended that these matters are presently under study by the ATC and that these studies would test present procedures in this area. The Panel will comment on this matter later in this Decision.

Les coefficients de remplissage et les méthodes d'établissement des tarifs

Load Factors and Rate Making Procedures

On a, au cours du contre-interrogatoire, fait part de l'inquiétude que suscitait la baisse des coefficients de remplissage d'Air Canada qui, de 66% en 1978, doivent, selon les prévisions, passer à 63% en 1979. L'ACC a voulu savoir si Air Canada offrait une trop grande capacité de remplissage étant donné ses prévisions sur le transport des passagers en 1979. M. Jeanniot a expliqué que les augmentations du nombre d'appareils étaient importantes et que le nombre de rotations avait un impact substantiel. Lorsque l'on essaie de satisfaire les besoins de croissance et de service, il faut s'attendre à ce que les coefficients de remplissage varient. Il a cité le cas suivant en exemple. Si vous n'avez que 90 passagers à bord d'un appareil de 100 places et que cette situation ne peut se prolonger, vous devez, en fait, choisir entre l'adoption d'une rotation supplémentaire ou la modification de la taille de l'appareil. Si vous optez pour une autre rotation, votre coefficient de remplissage passe immédiatement de 90% à 45%.

Concern was expressed with respect to the decline in Air Canada's load factors from the 1978 actual of 66% to the 1979 forecast of 63%. The CAC questioned whether Air Canada was providing too much capacity given its passenger forecasts for the next year. Mr. Jeanniot explained that increments of airplanes are large and frequency increments make a substantial impact. In attempting to meet growth and service pressures it must be expected that load factors will fluctuate. He offered the following example. If you have 90 passengers on a 100 seat aircraft and if it becomes an intolerable situation the basic choice is to add another frequency or to upgrade the size of the aircraft. If you add the second frequency your load factor drops immediately from 90% to 45%.

Au cours d'une autre série de questions, on a demandé à Air Canada d'expliquer pourquoi elle a adopté comme norme de l'établissement des tarifs un coefficient de remplissage de 60%, alors qu'en 1978 le coefficient de remplissage sur les lignes intérieures avait atteint un niveau considérablement plus élevé. M. Jeanniot a expliqué que les coefficients de remplissage différaient selon la période considérée de l'année et que le transporteur avait donc décidé d'adopter, pour sa méthode du prix de revient normalisé, un coefficient de remplissage proche de la moyenne à long terme du coefficient de remplissage en classe économique. Le coefficient de

In another line of questioning, Air Canada was asked to justify the 60% load factor standard for rate making purposes, when in 1978 it achieved a significantly higher domestic load factor. Mr. Jeanniot explained that load factors vary from time to time and for standard costing purposes the carrier has adopted a load factor which approximates the average long-term load of economy passengers. The load factor standard removes the effect of day-to-day variations in costs on the basis of the actual load factors. Moreover, since the actual load factors with the current passenger mix reflect a variety of fares and, in particular, seats offered as a surplus pro-

remplissage normalisé permet en effet de supprimer l'effet des variations quotidiennes des coûts découlant de la fluctuation des coefficients de remplissage réels. En outre, puisque les coefficients de remplissage réels et la répartition actuelle des passagers entre les diverses classes traduisent la diversité des tarifs et, en particulier, des places offertes en surplus, il n'est pas logique d'inclure la capacité excédentaire dans le coefficient de remplissage normalisé. Air Canada serait alors dans une position telle qu'elle devrait justifier l'achat de nouveaux appareils pour les tarifs de réduction.

duct, it would be unreasonable to include in the load factor standard provision for the surplus seats. Air Canada would then be in a position of having to justify the acquisition of new airplanes for discount fares.

Le cas de l'Association des consommateurs du Canada

Dans son document officiel d'intervention, en date du 12 mars, l'ACC avait reconnu que la situation financière des transporteurs régionaux était peu satisfaisante; avait admis que l'augmentation immédiate des tarifs constituait, dans certains cas, la seule solution possible; avait affirmé qu'une grande partie des difficultés de l'industrie résultait de la domination d'Air Canada sur le marché et du fait qu'Air Canada avait adopté une politique tarifaire basée sur un système de péréquation plutôt que sur un système visant à faciliter l'adoption de formules différentes d'établissement des tarifs pouvant s'appliquer à diverses lignes et transporteurs, reflétant ainsi les coûts d'exploitation élevés dans certaines régions peu peuplées du Canada; et avait proposé que l'évolution des tarifs aériens suivent de plus près celles des coûts d'exploitation. L'ACC a en outre soutenu que les méthodes de répartition des coûts adoptées par Air Canada ne s'appuyaient pas sur de solides principes économiques; qu'Air Canada avait demandé une augmentation de ses tarifs intérieurs afin de financer ses opérations au niveau international, ce qui avait pour effet d'imposer une lourde charge financière à l'usager des lignes intérieures; et que les motifs avancés par Air Canada posaient plusieurs hypothèses injustifiables au niveau de l'élasticité de la demande et de la prévision des revenus.

The Case of the Consumers' Association of Canada

CAC's statement of intervention of March 12 had acknowledged the unsatisfactory financial position of the regional carriers; had recognized that an immediate fare increase was in some cases the only available remedy; had contended that much of the difficulty in the industry stemmed from Air Canada's dominance in the market, and from Air Canada's fares policy which is based on a system-averaging fare formula rather than one which would encourage different fare formulae applying to different routes and different carriers, reflecting the high costs of operating in some of the sparsely populated parts of Canada; and had suggested that air fares should be more closely tailored to the cost of operation. CAC further took the position that Air Canada's cost allocation procedures do not reflect sound economic principles; that Air Canada had requested the domestic fare increase to support its international operations, thereby placing an unreasonable burden on the domestic traveller; and that AC's justification of its position rested on several untenable assumptions in the area of elasticity of demand and of projected revenues.

Au cours de l'audience, M. Intven a déclaré que les membres du Conseil de surveillance des industries règlementées de l'ACC avaient émis certaines réserves quant à la question de solliciter la tenue d'une audience publique, puisqu'il semblait à première vue qu'une augmentation de 5% n'était pas exagérée compte tenu de

During the hearing Mr. Intven reported that members of the CAC's Regulated Industries Policy Board had had some reservations on the question of requesting a public hearing since, on the face of it, a 5% increase appeared not unreasonable when compared with the performance of the Consumer Price Index. It appears

l'évolution de l'Indice des prix à la consommation. Il semblait néanmoins entendu que la structure tarifaire et les autres questions figurant dans le document de l'ACC devaient être examinées publiquement.

Pour défendre sa cause, l'ACC a appelé deux témoins, les Dr. B. Campbell et R.K. House. Ils ont tous deux soutenu qu'à la lumière des données fournies par les transporteurs, ils n'étaient pas en mesure de déterminer si les tarifs proposés étaient justes et raisonnables.

Pour l'essentiel, leur argumentation se fondait sur le fait que les méthodes de détermination du prix de revient et des formules d'établissement des tarifs adoptées par Air Canada étaient erronnées et inadéquates et qu'elles imposaient aux autres transporteurs, qui n'avaient pas d'autre recours que de les suivre, un fardeau supplémentaire qui était à la base du "malaise" dont souffrait l'industrie canadienne des transports aériens. Bien que de nombreux transporteurs se trouvaient dans une situation financière difficile et avaient un besoin évident de revenus supplémentaires, la base ayant servi à la détermination des tarifs soumis n'était donc pas juste et raisonnable.

Le Dr. Campbell était d'avis que la concurrence existant au sein de l'industrie canadienne des transports aériens n'était pas suffisante, exception faite des lignes transfrontalières et de certains marchés de vols nolisés; qu'Air Canada, surtout en raison des politiques gouvernementales, occupait une position dominante sur le marché et jouait un rôle primordial au niveau de l'établissement des prix, mais qu'elle se montrait en même temps moins efficace que CP Air et assumait des coûts unitaires plus élevés. Il en a conclu que les méthodes de détermination des prix utilisées par Air Canada ne devait pas servir de modèle de référence à l'industrie. L'ACC, a-t-il déclaré, estime que l'industrie et le public seraient mieux servis et que les tarifs seraient plus justes et raisonnables s'il existait davantage de concurrence au niveau du service et des prix. Cependant, il faudrait, dans la mesure où la concurrence est soumise à la réglementation, disposer d'une réglementation comparable en ce qui concerne la fixation des prix. Aussi a-t-il invité le Comité à établir, that it was agreed, however, that the fare structure and other matters outlined in their intervention ought to be examined publicly.

In making its case CAC called two witnesses, Dr. B.M. Campbell and Dr. R.K. House. Both maintained that on the basis of the information provided by the carriers they were not able to determine whether the domestic fares applied for were just and reasonable.

The main thrust of their evidence was that Air Canada's costing methodology and pricing formulae were faulty and inadequate and, for the other carriers who had no choice but to match them, imposed a burden which was at the root of the "malaise" in the Canadian airline industry. Thus, though many of the carriers were in an unhealthy financial position and clearly needed additional revenue, the basis on which the requested fares were constructed was not just and reasonable.

It was Dr. Campbell's view that the Canadian airline industry lacks significant competition except in transborder routes and some charter markets; that Air Canada, largely as a result of public policy, dominates the industry, is the price setter and leader and is at the same time somewhat less efficient and has higher unit costs than CP Air. He concluded that Air Canada's rate making procedures should not be accepted as the standard for the industry. The CAC, he said, believed that the industry and the public would be better served and fares would be more just and reasonable if there were increased service and pricing competition. To the extent, however, that competition is limited by regulation, a similar degree of pricing regulation is required and he urged the Committee to establish, through public proceedings, new and specific rate making standards for the purpose of arriving at just and reasonable fares and rates. Dr. Campbell took exception to Air Canada's methods of allocating costs and revenues and of constructing an investment base, and he was of

lors de débats publics, de nouvelles normes spécifiques de détermination des tarifs afin d'adopter des taux et tarifs justes et raisonnables. Le Dr. Campbell s'est par ailleurs opposé aux méthodes de répartition des coûts et de détermination d'une base d'investissement adoptées par Air Canada et était d'avis que ces questions n'avaient pas été correctement examinées dans ce cas.

La principale critique adressée par le Dr. Campbell à l'égard d'Air Canada concernait la formule d'établissement des tarifs appliquée au réseau intérieur. Il lui reprochait particulièrement de fixer pour les courts courriers, des prix qu'il jugeait sans commune mesure avec les coûts et les contraintes économiques de base. Selon lui, les augmentations ont, au moins depuis 1974, pesé plus lourdement sur les redevances d'arrivée que sur les frais de la phase de vol en croisière. Aussi jugeait-il que les revenus auraient pu être considérablement réduits, puisque le trafic des courts courriers est généralement plus élastique, par rapport aux prix, que les longs courriers, en raison de la concurrence que lui livrent les autres modes de transport. Il a donc proposé qu'en ce qui concerne les services locaux de courts courriers, les transporteurs régionaux, "pouvant assurer le même service à un coût moindre" aient l'occasion de livrer une concurrence plus libre.

Le Dr. Campbell était d'avis qu'une étude aussi complète que celle qu'il envisageait devrait durer au moins un an et exigerait plusieurs années-hommes d'efforts. Il a fourni des précisions quant aux questions qui devraient être abordées et a attiré l'attention du Comité sur l'expérience des États-Unis lors du Civil Aeronautics Board Domestic Passenger Fare Investigation (Enquête du Civil Aeronautics Board sur les tarifs aériens intérieurs). Il a également admis qu'il n'était pas question de "geler" les prix pratiqués par les transporteurs en attendant qu'une enquête de cette ampleur soit menée à bien.

Le Dr. Campbell a également exprimé son point de vue sur un certain nombre de points soulevés au cours de l'audience, notamment en ce qui concerne les normes de détermination du coefficient de remplissage utilisées par Air Canada; la préférence qu'il accorde au calcul de la base d'investissement à partir de l'actif du bilan;

the opinion that these matters had not been properly tested in this case.

Dr. Campbell's criticism was centered on Air Canada's domestic fares formula, particularly on the grounds that it produced short haul service prices which he judged to be out of line with underlying costs and economic requirements. He considered that at least since 1974 increases had been loaded to a greater degree on the terminal charge than the line haul charge. As a result, he suggested, revenue generation may have been substantially reduced, since short haul traffic is generally more price sensitive than long haul due to competition from other modes of transportation. He urged that in short haul local services, regional carriers "who could provide the same service for a lot less cost" should be given the opportunity to compete more freely.

Dr. Campbell suggested that a thorough investigation of the type he contemplated would take at least a year, and would involve many man-years of effort. He made detailed suggestions as to the issues which would have to be addressed and drew the Committee's attention to United States' experience in the Civil Aeronautics Board Domestic Passenger Fare Investigation. He also recognized that the carrier's prices cannot be frozen pending the outcome of such a "massive" proceeding.

Dr. Campbell also expressed his point of view on a number of issues raised at the hearing, including load factor standards employed by Air Canada; his preference for calculating the investment base from the asset side of the balance sheet; Air Canada's forecasting accuracy; the ATC's "Reasonable Rate of Return Study"; and

le degré de précision des prévisions d'Air Canada; le "Reasonable Rate of Return Study" (Étude sur un taux de rendement raisonnable) réalisé par le CTA; et le rapport entre les tarifs de réduction et les pleins tarifs.

Le Dr. House a affirmé qu'il existait une discrimination injustifiée et injuste au sein de la structure actuelle des tarifs qui se manifestait par le financement de certains secteurs d'activité à même les revenus des autres secteurs. Il a recommandé que le Comité enjoigne aux transporteurs d'élaborer une structure tarifaire qui permette dans une large mesure de remédier à cet état de fait et prenne des mesures précises en vue d'empêcher les principaux transporteurs de financer leurs opérations internationales ou régionales en utilisant des tarifs ou des taux de rendement élevés sur les principales lignes du réseau intérieur de base.

Le Dr. House a affirmé que la méthode actuelle du prix de revient ne permet pas de déterminer le coût des services ou groupes de services fournis et il a donc proposé que le Comité ordonne à Air Canada et à CP Air d'élaborer des techniques du prix de revient qui permettent de remédier à cette situation. Les principales lacunes de la formule de détermination des coûts utilisée par Air Canada proviennent, a-t-il déclaré, de la répartition des coûts entre les redevances d'arrivée et les frais de la phase de sol en croisière, de l'inclusion des coûts fixes, de l'incapacité de la compagnie à identifier les facteurs de coûts et des systèmes de moyenne générale utilisés.

À l'instar du Dr. Campbell, le Dr. House a affirmé que les problèmes actuels de l'industrie sont dûs à la formule générale d'établissement des tarifs utilisée par Air Canada. Puisque cette formule est liée à la formule de déterminaton des coûts et que celle-ci ne représente pas les coûts réels et n'est en fin de compte utilisée qu'arbitrairement, il va de soi que les tarifs calculés à partir de cette formule sont eux aussi arbitraires. La formule d'établissement des tarifs d'Air Canada et de CP Air ne reflète pas le coût d'exploitation des activités particulières et ne tient pas non plus compte du rôle important joué par la demande au niveau de l'établissement des tarifs et de la croissance des coefficients de remplissage. Si l'on doit accepter la formule d'établissement des tarifs actuelle du fait qu'elle tend à montrer que tout le monde doit acquitter le

the relationship between discount fares and full fares.

Dr. House argued that undue and unjust discrimination exists in the present fare stucture and manifests itself in the cross-subsidization of various segments of traffic He recommended that the Committee instruct the carriers to develop a fare structure that will substantially reduce this, and should in particular take steps to prevent the trunk carriers from subsidizing either their international or their regional operations through high fares or rates of return on their primary domestic trunk routes.

The present costing system, Dr. House maintained is inadequate for the purpose of identifying the costs of individual services or groups of services and the Committee should instruct Air Canada and CP Air to develop costing techniques which will permit this. The major inadequacies of Air Canada's cost formula, he said, are to be found in the allocations of costs as between terminal and line haul, its inclusion of fixed costs, its failure to recognize causality, and the general averaging procedures used.

Dr. House, like Dr. Campbell, held that the problems faced by the industry can be traced back to Air Canada's universal fares formula. Since the fares formula is related to the cost formula, and since the cost formula does not represent actual costs and is in effect ultimately arbitrary, fares based upon it will also be arbitrary. Air Canada and CP Air's fare formulae fail to reflect the costs of specific operations, or to recognize the importance of demand characteristics in setting fares and promoting high load factors. If the current fares formula approach is acceptable because it purports to provide that everyone should be charged at the same rate regardless of costs, Dr. House argued that it should apply universally rather than just on Air Canada's system and to CP Air and the regionals where their routes parallel Air Canada's. He

même tarif, quel que soit le niveau des coûts, il faudrait, selon le Dr. House, qu'elle soit généralisée et non pas appliquée simplement au réseau d'Air Canada, aux lignes de CP Air et aux lignes des transporteurs régionaux parallèles à celles d'Air Canada. Le Dr. House a poursuivi en proposant d'adopter une structure tarifaire qui prévoit l'établissement d'un écart de tarif entre les lignes desservies par les principaux transporteurs et celles desservies par les transporteurs régionaux. Le Comité, a-t-il déclaré, doit en particulier étudier la façon dont Air Canada et CP Air déterminent leurs tarifs lorsque l'une d'entre elles fait concurrence à un transporteur régional, de manière à s'assurer que ces deux compagnies réalisent des opérations rentables et ne financent pas certains de leurs secteurs d'activité à même les revenus tirés de l'exploitation de quelques autres secteurs. Il a en outre laissé entendre qu'Air Canada et CP Air pouvaient accroître leur rentabilité si elles décidaient toutes deux d'abandonner leur formule d'établissement des tarifs et d'établir des tarifs qui ne permettent d'assurer que des services rentables. Il a également laissé entendre que les deux principaux transporteurs pouvaient pratiquer des réductions de prix préjudiciables aux transporteurs régionaux, même sur les marchés où ils ne concurrencent pas Air Canada.

suggested a fares formula structure which would introduce a fare differential between trunk and regional routes. The Committee, he said, should make a specific study of how Air Canada or CP Air establish rates where one of them competes with a regional carrier, in order to make sure that Air Canada and CP Air are operating profitably, without cross-subsidization in these markets. He further suggested that Air Canada and CP Air could improve their profitability if the fares formula were abandoned and tariffs were reconstructed to encourage profitable traffic and discourage unprofitable. He also developed an argument raising the possibility of there being predatory pricing, detrimental to the Regional carriers, even in markets where they do not compete with Air Canada.

Le Dr. House a également effectué certaines recommandations en ce qui concerne la détermination des bases tarifaires par le transporteur, la structure financière utilisée et les ratios du passif à l'avoir préférés dans le futur, la détermination du coût de la dette et des capitaux propres, ainsi que le choix d'une année de référence pour les prévisions d'après laquelle il est possible d'évaluer l'adéquation du taux de rendement.

Dr. House also made recommendations regarding the carriers' identification of the rate base, the capital structure employed and the debt equity ratios preferred in the future, the determination of the cost of debt and cost of equity, and the use of a forecast test year in the context of which the adequacy of the rate of return should be judged.

Développant la question de la discrimination en matière de prix, le Dr. House a émis l'opinion qu'il était toujours possible que, dans le cadre des réglementations, il existe un certain niveau de discrimination en raison du regroupement du marché et de l'étalement des coûts nécessaires. Il a déclaré qu'une telle discrimination pouvait être qualifiée d'injuste s'il était demandé à une catégorie de clients de supporter les coûts d'une autre catégorie, c'est-à-dire s'il y avait financement d'un secteur d'activité par un autre. Le Dr. House a proposé que l'une des méthodes de contrôle de ce type de discrimination pourrait consister à examiner le taux de rendement de divers

In expanding on the subject of price discrimination Dr. House submitted that under regulation some degree of discrimination is always likely to exist as a result of the practical necessity of some market aggregation and cost averaging. He argued that discrimination can be said to be undue if one class of customers is required to support the costs of another class of customers, i.e., if cross-subsidization exists. Dr. House suggested that one appropriate test of undue discrimination would be to consider the rate of return from serving different markets. If the rate of return on the basis of cause - related costs in one market is below the carrier's cost of capi-

marchés. Si, pour cette raison, le taux de rendement du capital investi est faible, les coûts associés à un marché étant inférieurs au coût du capital assumé par le transporteur, il faudra alors tirer un revenu supérieur au coût du capital sur les autres marchés, de manière à ce que l'exploitation devienne viable.

Après avoir examiné les documents financiers présentés par Air Canada, le Dr. House en a conclu qu les revenus tirés de l'exploitation du réseau intérieur servaient à financer les services internationaux de la compagnie alors que celle-ci envisageaient en même temps de favoriser une croissance de son marché international plus importante que celle du marché intérieur en 1979. Après avoir procédé à une comparaison des rendements (plutôt que des catégories de tarifs) il est également arrivé à la conclusion qu'Air Canada et CP Air réalisaient des profits considérablement plus élevés sur le marché intérieur que sur le marché international. Tout en reconnaissant que cette comparaison ne montrait pas de manière irréfutable que les tarifs appliqués au réseau intérieur étaient indûment élevés comparativement à ceux des lignes internationales, puisque la longueur du trajet, la composition du trafic et plusieurs différences de coûts peuvent expliquer les écarts de rendement, le Dr. House a estimé que l'ampleur de cette différence avait un effet perturbateur. Il était d'avis que les déplacements à l'intérieur du Canada coûteront plus cher qu'à l'extérieur en 1979 et a soutenu que les transporteurs n'avaient pas essayé d'expliquer ces différences de rendement.

Le Dr. House a accordé une grande attention à la question des besoins des transporteurs sur le plan des revenus globaux et du coût approprié du capital. Il a pour 1978 et 1979 présenté une série de documents expliquant les calculs qu'il a utilisés pour déterminer les ratios du passif à l'avoir des actionnaires, le coût de la dette des transporteurs, ainsi que le coût du capital, se servant d'abord d'un coût de l'avoir propre de 14%, puis de 16%. Il était d'avis que les résultats obtenus par les autres organismes investis d'un pouvoir de réglementation s'appuyaient sur un taux de rendement raisonnable de l'avoir, de l'ordre de 14 à 16%. Le Dr. House a quant à lui opté pour l'extrémité supérieure de cette échelle.

Si l'on compare, pour l'ensemble du réseau, les taux réels et prévus de rendement du capital investi en 1978 et 1979 avec le taux de

tal, then other markets will have to earn more than the cost of capital in order to keep the carrier viable.

Dr. House, after examining Air Canada's financial evidence came to the conclusion that domestic earnings were cross-subsidizing international routes, and, at the same time Air Canada was planning for a larger growth in the international market than in the domestic in 1979. He also concluded, from having made a comparison of yields, (rather than classes of fares), that Air Canada and CP Air show a substantially higher yield in domestic than in international markets. While Dr. House admitted that this comparison was not conclusive evidence that domestic fares are unjust when compared to international since length of haul, traffic mix, and a variety of cost differences might justify the difference in yield, he viewed the magnitude of the difference as disturbing. Dr. House suggested that travel would be more expensive inside than outside Canada in 1979 and he held that there had been no attempt made by the carriers to justify these differences in yield.

Dr. House devoted considerable attention to the subject of the overall revenue requirements and the appropriate cost of capital for the carriers. He presented a series of exhibits showing for 1978 and 1979, his construction of the debt-equity ratios of the carriers, his computation of their cost of debt, and his calculation of their cost of capital, using first 14% and then 16% as their current cost of equity. He was of the view that the findings of other regulatory agencies supported a general range of reasonableness for return to equity in the order of 14 to 16%. . Dr. House himself leant towards the high end of the range.

Comparing, on a system basis, actual and projected rates of return on investment in 1978 and 1979 with Dr. House's calculated rate of re-

rendement calculé par le Dr. House, on constate que le taux de rendement réel d'Air Canada pour ces deux années est légèrement inférieur aux taux de rendement commercial adéquat d'Air Canada, tel qu'estimé par le Dr. House sur la base d'un coût de l'avoir propre de 16%. Il en serait d'ailleurs de même en ce qui concerne CP Air. En ce qui a trait aux transporteurs régionaux, on constate qu'ils prévoient tous pour 1979 des taux de rendement inférieurs au taux de rendement adéquat calculé par le Dr. House, ce qui a amené ce dernier à en conclure que leurs besoins en revenus réguliers ne seront pas suffisants. Après avoir examiné ces taux de rendement, le Dr. House en a cependant déduit que les taux de rendement des réseaux intérieurs d'Air Canada et de CP Air en 1978 étaient supérieurs au coût du capital et qu'il en serait de même en 1979, tandis que le rendement de leur réseau international y était inférieur. Il a donc posé au Comité la question de savoir s'il était disposé à considérer la détermination du prix de la gamme de services offerts ou s'il avait pour politique l'intention d'autoriser les transporteurs à poursuivre le financement de l'exploitation de certains secteurs d'activité à même les revenus des autres secteurs.

turn, Air Canada's actual rate of return in both years would be slightly lower than Dr. House's estimate of an adequate commercial rate of return for Air Canada, using 16% for cost of equity. The same would be true for CP Air. In the case of the regional carriers, looking at 1979, all are projecting rates of return below Dr. House's calculated adequate return, and his conclusion was that their stated revenue requirements would not be adequate. From his examination of rates of return Dr. House, however, also concluded that rates of return on Air Canada and CP Air's domestic segments in 1978 exceeded the cost of capital and will continue to do so in 1979, while for both carriers, rate of return on their international segments fell below. He challenged the Committee as to whether it is prepared to embrace product line pricing or whether as a matter of policy it is going to continue to allow cross-subsidization to take place.

Résumant sa position, le Dr. House a déclaré que, tout en reconnaissant que les tarifs proposés par Air Canada et CP Air pouvaient sembler justes et raisonnables compte tenu de leurs besoins en revenus globaux, le Dr. Campbell et lui-même avaient été refusé les données qui leur auraient permis de vérifier si les frais encourus étaient nécessaires et si les transporteurs se livraient à une exploitation raisonnable et efficace, ainsi que de déterminer l'importance du financement de certains secteurs à même les revenus des autres secteurs. Il ne pouvait donc se prononcer de manière définitive sur la question de savoir si les tarifs soumis étaient conformes aux critères statutaires ou réglementaires de justesse et de modération.

In summing up his position Dr. House concluded that while Air Canada and CP Air's proposed fares would appear to be just and reasonable in terms of their total revenue requirements, he and Dr. Campbell had been denied the evidence that would allow them to make the necessary tests of whether expenses incurred were necessary, of whether the carriers were operating prudently and efficiently, and of the degree of cross-subsidization. He could not therefore come to a conclusive decision as to whether or not the fares proposed meet the statutory or regulatory criteria of justness and reasonableness.

L'argumentation de M. Intven

Dans son argumentation, M. Intven a fait remarquer que le Comité avait considéré le moyen d'améliorer les procédures relatives à la justification des majorations tarifaires et il a demandé au Comité d'étudier également des réformes visant à encourager une participation

Mr. Intven's Argument

In argument, Mr. Intven noted that the Committee has been working on improved procedures with respect to the justification of fare increases and he asked that the Committee consider also reforms that would facilitate more "meaningful" public participation. He stated

plus "significative" du public. Il a déclaré que l'ACC serait, à cet égard, heureuse d'apporter ses commentaires si cela pouvait aider le Comité dans ses travaux.

En ce qui concerne les problèmes mis en évidence par l'ACC et exigeant, selon elle, davantage de solutions à long terme, M. Intven s'est montré favorable à la proposition de CP Air voulant qu'ils soient abordés ultérieurement dans un cadre informel. M. Intven a encore relevé que le Comité effectuait plusieurs études relatives à un grand nombre de ces problèmes. Il a souligné que le Comité avait, dans sa Décision sur les majorations tarifaires prise en 1975, manifesté son intention de poursuivre les études en cours sur la structure tarifaire pour être en mesure d'évaluer en tout temps la raison pour laquelle les changements spécifiques à la structure tarifaire des transporteurs allaient dans le sens de l'intérêt public. M. Intven a déclaré que les transporteurs n'avaient pas dans le cas présent justifié la structure proposée des tarifs conformément aux critères énoncés par le Comité dans sa décision de 1975 sur les tarifs. Les transporteurs se sont en fait limités à dire: "Voyez nos prévisions en matière de coûts et de revenus. Nous n'allons pas réaliser des profits garantissant la viabilité de nos opérations et c'est pour cette raison que nous devrions recevoir l'autorisation de procéder à une augmentation tarifaire". En vertu de l'article 45 du *Règlement sur les transporteurs aériens* et de l'interprétation qu'en a donnée le Comité dans sa décision de 1975, l'ACC est arrivé à la conclusion que nous étions près de connaître une situation où les passagers utilisant les différentes lignes du réseau de transport aérien ne seront pas traités équitablement, en raison du problème très sérieux que pose le financement du secteur international à même les revenus tirés de l'exploitation du réseau intérieur. Pour contrôler cette situation, M. Intven a proposé que les tarifs soumis soient réduits de manière à couvrir les coûts actuellement assumés par les transporteurs sur le marché intérieur (y compris un coût raisonnable du capital). Pour ce faire, l'ACC a laissé entrevoir la possibilité d'introduire un coefficient de réduction de la taxe au mille dans la formule d'établissement des tarifs, ou d'autoriser l'augmentation des tarifs sur les lignes intérieures, mais pas sur les lignes transcontinentales des principaux transporteurs. L'ACC, a-t-il dit, ne dispose pas des données lui permettant de proposer une autre structure tarifaire plus équitable et a déclaré CAC would be pleased to make comments to assist the Committee.

With regard to problems raised in evidence by CAC which they viewed as needing more long run solutions, Mr. Intven supported Counsel for CP Air's suggestion that they be discussed in an informal setting at another time. Here again Mr. Intven noted that the Committee already had studies in progress relating to many of the problem areas. He pointed out that the Committee in its 1975 Decision on fare increases stated its intention to pursue its studies of the fare structure so as to be in a position to judge at any given time why the specific changes in the fare structure of the carriers would be in the public interest. Mr. Intven argued that the carriers had not justified their proposed fare structure in this case in accordance with criteria the Committee had outlined in its 1975 rates Decision. The carriers had basically said "look at our cost projections, look at our revenue projections, we are not going to be earning what we need to be viable and therefore we deserve a fare increase". On the basis of Section 45 of the *Air Carrier Regulations*, and on the Committee's interpretation of that section in the 1975 Decision, CAC concluded that we were close to a situation where passengers on different parts of the air carrier's system are not being treated with equity, the most serious problem being the apparent cross-subsidization of international by domestic travel. To control this Mr. Intven suggested that the fares proposed should be reduced to what the carriers actually require to meet their costs in the domestic market (including a reasonable cost of capital). To accomplish this the CAC suggested the possibility of building a taper into the mileage charge in the fares formula, or allowing the fare increases on regional traffic, but excluding the transcontinental routes of the trunk carriers. The CAC, he said, does not have the information to propose a more equitable fare structure than the existing one and suggested it was for the Committee to make any changes it deems necessary to remedy this potential inequity.

que c'était au Comité qu'il incombait d'effectuer les changements qu'il jugeait nécessaires pour remédier à cette injustice latente.

En ce qui concerne les majorations tarifaires soumises par les transporteurs régionaux, l'ACC a prié le Comité de reconsidérer de plus près la structure tarifaire à la lumière de la proposition avancée par le Dr. House.

En conclusion, il a exposé à nouveau l'opinion de l'ACC voulant que si la réglementation se substituait aux forces du marché, alors non seulement l'ACC, mais également l'ensemble du public canadien auraient le droit, et les transporteurs et le Comité, la responsabilité de vérifier les tarifs au cours d'audiences publiques, comme l'ont laissé entendre les témoins de l'Association, ainsi que le précise la requête de l'ACC.

M. Intven n'a pas pu se montrer très précis lorsque le Président lui a demandé de bien définir la position de l'ACC sur chacune des soumissions présentées par les transporteurs et de spécifier si l'Association était pour ou contre la proposition ou si elle s'abstenait de prendre position. Il a reconnu que tous les transporteurs régionaux avaient besoin de revenus supplémentaires probablement supérieurs à ceux qu'ils demandaient, mais a réaffirmé que l'ACC n'acceptait pas la structure tarifaire qui leur servait de base. Certains tarifs devraient augmenter et d'autres diminuer et l'ACC a déclaré ne pas pouvoir déterminer si "l'application de la structure tarifaire d'Air Canada quelle que soit la classe considérée permettrait d'assurer dans le long terme des services de transport aérien efficaces et concurrentiels".

Les conclusions du Comité

Le Comité a analysé les modifications tarifaires qui lui ont été soumises pendant 4 mois et demi et a pris la décision d'autoriser leur entrée en vigueur. Cette décision a été prise par le groupe d'étude à l'issue de l'audience publique de 2 semaines. Au cours de cette période, ayant comporté une interruption de plus de 3 mois, les transporteurs aériens ont dû fournir à l'appui des données mises à jour beaucoup plus précises que celles accompagnant les soumissions initiales déposées en novembre et décembre 1978.

Toute la documentation proposée satisfait aux lignes directrices en matière d'établisse-

With respect to the fare increase proposals of the regionals, the CAC urged the Committee to give the rate structure careful reconsideration in accordance with Dr. House's suggestion.

In conclusion he restated the CAC's view that if regulation is to replace the marketplace, then not only CAC but the whole Canadian public has a right, and the carriers and the Committee have a responsibility to test rates at public hearings and, in CAC's submission, in accordance with the principles suggested by the evidence of CAC's witnesses.

Mr. Intven could not be specific in answer to the Chairman's insistance that he make clear CAC's position on each of the carriers' applications, stating whether CAC was opposed, in favour, or stood with no comment. He agreed that all the regionals need additional revenue, and probably more than they had asked for, but he reaffirmed that CAC was not satisfied with the fare structure which underlies them. Some fares should go up and some down and CAC did not know whether it was "in the long run interest of providing efficient and competitive air transportation services in this country that Air Canada's fare structure be applied across the board".

Findings of the Committee

The analysis of the fare filings conducted by the Committee has been a process spanning 4 1/2 months, culminating in a decision allowing the tariffs to come into effect. This decision was rendered from the Bench at the conclusion of the two week public hearing. During this time, which included a suspension period in excess of three months, the air carriers were required to provide updated and supporting documentation beyond that submitted in the original filings of November and December, 1978.

All of this material conformed with the established guidelines laid down in 1974 and

ment des tarifs fixées par le Comité en 1974 et 1975. En outre, le Comité possède, grâce à la vérification continue des rapports financiers mensuels, l'assurance que tous les transporteurs concernés se sont conformés aux méthodes de répartition des coûts et revenus énoncées dans le Manuel de répartition des coûts d'exploitation des lignes, ainsi qu'aux autres méthodes comptables reconnues et acceptées.

En conséquence, le Comité est certain que les transporteurs présentent leur situation financière de manière compatible avec celles utilisées lors des enquêtes sur les tarifs effectuées depuis 1974, et avec celles notamment pour lesquelles il n'y a pas eu d'audiences publiques.

La situation financière de chaque transporteur, telle que présentée au cours de l'audience, reflétait une escalade des coûts supérieure à l'augmentation tarifaire proposée. Cette escalade des coûts n'a à aucun moment été contestée ou mise en doute par aucune des parties en présence.

S'appuyant sur les pratiques et méthodes utilisées dans le passé, les données financières présentées et tous les témoignages reçus, le Comité est, par conséquent, arrivé à la conclusion que les tarifs soumis, figurant en tête de la Décision, n'étaient ni injustes, ni exagérés.

La Comité souhaite cependant formuler quelques remarques relatives aux divers points soulevés par les intervenants au cours de cette audience. Certaines de ces questions ont été formulées au cours des audiences de 1974 et 1975 sur les tarifs et ont été examinées dans les *décisions n° 3919* et *4163* respectivement.

Le Comité est conscient des problèmes inhérents à tout système de répartition des coûts et revenus adopté par les transporteurs aériens. Il semble évident, à la lumière des preuves fournies aux trois audiences sur les tarifs tenues en 1974 et des données financières que n'ont cessé de soumettre les transporteurs depuis cette date, que chaque compagnie aérienne est aux prises avec des problèmes de répartition particulières au système qu'elle a choisi d'adopter. Ces problèmes exigent diverses solutions individuelles et il est donc extrêmement difficile de réaliser et d'utiliser en pratique une méthode de répartition universelle.

1975 by the Committee for rate-making purposes. In addition, through continuous monitoring of monthly financial reporting, the Committee is assured that all of the carriers involved have conformed to the cost and revenue allocation procedures set out in the Route Cost Allocation Manual as well as other established and accepted accounting practices.

As a result, the Committee is confident that the financial positions of the various carriers have been presented in a manner consistent with that used in previous rate proceedings since 1974, including those for which a public hearing was not held.

The financial position of each air carrier, as presented at the hearing, indicated cost escalations in excess of the fare increase sought. These cost escalations were not challenged or questioned at any time by any party.

Accordingly, on the basis of past practice and procedure, the financial information presented and the testimony of all witnesses, the Committee concluded that the fare filings set out in the title hereto are not unjust or unreasonable.

The Committee would like to comment on several issues raised by intervenors during the course of this hearing. Some of these matters were raised at the rate hearings in 1974 and 1975 and were discussed in *Decision Nos. 3919* and *4163* respectively.

The Committee is aware of the problems inherent in any system of cost and revenue allocation adopted by air carriers. It is clear from the evidence adduced at three different rate hearings since 1974 and the financial data continuously submitted by carriers since, that each airline has problems of allocation peculiar to its own system. Such problems require a variety of individual approaches thereby making a universal allocation method very difficult to devise and apply in a realistic manner.

Actuellement, les transporteurs aériens présentent les résultats de l'exploitation de leurs lignes commerciales d'après le Manuel de répartition des coûts d'exploitation des lignes et fournissent des données supplémentaires sur la gamme de services offerts, conformément aux procédures en vigueur depuis plusieurs années. Le Comité procède à l'examen continuel de ces procédures ainsi que des données financières et autres et effectue des vérifications et contrôles réguliers en vue de s'assurer, entre autres choses, qu'elles sont conformes aux méthodes de répartition existantes.

At the present time air carriers report route results under the Route Cost Allocation Manual and provide additional product line data in conformance with procedures that have been in place for several years. The Committee is continually examining these procedures, the financial and other data submitted and conducts regular inspections and audits to ensure, amongst other things, proper compliance with established allocation methods.

Le Comité se rend bien compte des déformations que risquerait d'apporter un système de répartition aux bases erronées. C'est pour cette raison qu'il examine et contrôle rigoureusement les données soumises par les transporteurs aériens et a réalisé plusieurs études sur certaines facettes de la méthode.

The Committee is fully aware of the potential distortions which could occur as a result of an erroneously based allocation system. It is due to this awareness that the Committee actively examines and monitors the data submitted by the air carriers and has instigated studies into certain facets of the process.

Certains aspects de la répartition des coûts et revenus comprennent des calculs subjectifs en ce sens qu'ils ne se prêtent pas bien à l'utilisation d'instruments de vérification précis. Il faut donc à cet égard avoir une perspective d'ensemble empreinte de modération. Nul doute que les transporteurs ne s'entendent pas sur la méthode de répartition la plus appropriée quel que soit la source de revenu ou le poste de dépense considéré.

Some aspects of cost and revenue allocation are subjective exercises in that they do not lend themselves well to precise means of identification. In this regard one must adopt an overall view of reasonableness. Doubtless there are disagreements within and between carriers as to which method of allocation is the most appropriate for any given item of revenue or expense.

En s'acquittant de la tâche qui lui a été confiée, à savoir de vérifier que les tarifs aériens sont justes et raisonnables, le Comité a décidé, après s'être assuré de la modération des méthodes de répartition utilisées, de contrôler les opérations des transporteurs tout en cherchant à déterminer les indices susceptibles de signaler la présence de problèmes au sein du processus de répartition.

In carrying out its role to ensure that air fares are just and reasonable, the Committee, after satisfying itself as to the overall reasonableness of the allocation methods in place, has chosen to monitor the operations of carriers with a view to identifying danger signs which might indicate a problem in the allocation process.

À cet égard, le Comité estime que toute imputation disproportionnée des coûts ou des revenus à l'un des secteurs du réseau d'un transporteur comparativement à un autre, ou plus simplement, tout financement d'un secteur à même les revenus tirés de l'exploitation d'un autre secteur, constitue un phénomène devant être analysé dans le cadre du processus de répartition des coûts et revenus. Ce type d'analyse a été effectué dans le passé et continuera de l'être dans le futur lorsque et comme les circonstances l'exigeront.

In this respect, any apparent disproportionate cost or revenue treatment accorded one section of a carrier's system as compared to another or, to put it simply, potential cross-subsidy, is a phenomenon which the Committee considers in need of analysis in the context of the cost and revenue allocation process. This analysis has been done in the past and will continue in the future when and as circumstances dictate. However, to date the Committee has not found occurrences of such a magnitude that would

Le Comité n'a cependant pas jusqu'à présent déterminé l'existence de faits dont l'importance aurait pu sérieusement remettre en question les méthodes de réparation des coûts et revenus actuellement en usage.

À l'heure actuelle, Air Canada et CP Air obtiennent pour l'exploitation de leurs lignes intérieures, des taux de rendement supérieur à ceux de l'exploitation de leur réseau international. Compte tenu des preuves qui lui ont été fournies, le Comité s'estime satisfait de ce que cela n'est pas le fruit d'une affectation inadéquate des coûts au réseau intérieur en vue de réaliser un rendement relativement plus élevé que celui du réseau international. L'examen des résultats d'exploitation au cours des 8 dernières années montre cependant clairement que la situation inverse a été prépondérante pendant des périodes de temps assez longues. À vrai dire, si CP Air avait adopté la stratégie que proposait l'un des témoins de l'ACC, voulant que la direction abandonne les marchés peu ou pas rentables ou y diminue sa présence, la compagnie aurait dû se résoudre à réduire considérablement l'importance de ses opérations sur le marché intérieur vers la fin 1976.

Actuellement, certains marchés internationaux à haute densité sont en matière de prix, plus concurrentiels que quelques lignes intérieures en ce qui concerne les tarifs de réduction. Le tarif en vigueur cet été sur la ligne Toronto-Londres en est un exemple caractéristique.

Il n'est pas évident que ce degré de compétitivité en matière de prix internationaux puisse être transposé sur le marché intérieur, tout comme il n'est pas évident non plus que les transporteurs canadiens subissant des pertes dans le cadre de cette "guerre des prix" doivent abandonner leur position sur le marché ainsi que semble le suggérer l'argumentation de l'ACC.

Le Comité se montre extrêmement préoccupé en ce qui concerne certaines stratégies en matière de prix actuellement en usage dans l'Atlantique Nord. Le processus risque d'impliquer de sérieuses pertes financières, suite aux réductions importantes des tarifs imposées par la capacité excédentaire évidente du marché. Il est dans l'intérêt à long terme du public que le

throw into serious question the cost and revenue allocation procedures presently in use.

Currently, Air Canada and CP Air are earning higher rates of return on their domestic operations than on their international services. The Committee is satisfied, on the evidence before it, that this is not due to an improper burdening of the domestic networks with a requirement to produce higher relative yields than the international systems. An examination of the record over the past 8 years will clearly indicate substantial time spans when the opposite situation was prevalent. Indeed, if CP acted on the suggestion of a CAC witness that management should curtail or abandon losing markets, the company might have drastically reduced its domestic presence at the end of 1976.

At the present time some high density international markets are more price competitive than some domestic services in the low fare or discount range. This summer's Toronto/London market is a prime example.

It is far from clear that this present level of international price competitiveness shoud be transposed into the domestic market. It is also far from clear that Canadian carriers suffering financial loss in this "price war" should abandon their market positions, as seemed to be the direction of CAC's argument.

Some current North Atlantic pricing strategies are causing the Committee considerable concern. Serious financial losses may be in the making as a result of these drastic fare cuts whose genesis is a clear excess of capacity in the market-place. In the long term interest of the public the Committee has a duty to go beyond the superficial appearance of low fares and exa-

Comité ait l'obligation d'aller au-delà de l'aspect superficiel des tarifs de réduction et de les examiner de manière réaliste en tenant compte des fluctuations du marché.

Le Comité n'assumerait pas ses responsabilités s'il acceptait que le niveau actuel des prix de l'Atlantique Nord constitue un critère d'évaluation de la justesse et de la modération des tarifs aériens intérieurs. Ce serait également manquer à ses responsabilités que se s'attendre à ce que les transporteurs canadiens ne tiennent pas compte de la réalité actuelle (mais temporaire) du marché et maintiennent leurs tarifs à un niveau plus élevé ou encore abandonnent leur part du marché ou y réduisent leur présence, ainsi que le proposait un témoin de l'ACC. Les distorsions qui risquent de se produire lorsque des transporteurs se disputent âprement le partage du marché sont sujettes à de fausses interprétations.

Conscient des risques que comportent les comparaisons, le Comité estime néanmoins que l'on peut obtenir une mesure plus significative de la performance à long terme des compagnies aériennes canadiennes en général, et des modifications tarifaires actuellement proposées en particulier, si l'on établit la comparaison entre les tarifs aériens canadiens et étrangers et entre la rentabilité des compagnies aériennes canadiennes et étrangères.

On est, à cet égard, inévitablement conduit à comparer le Canada et les États-Unis. Les documents déposés au cours de l'audience montrent clairement que sur la base d'une comparaison uniforme et équitable les tarifs canadiens sont aussi, sinon plus faibles, que ceux pratiqués aux États-Unis. On trouvera à l'Annexe "A" de cette décision un résumé de certains des documents déposés par Air Canada ayant servi à l'établissement de ces comparaisons. Bien que cela n'ait pas été abordé au cours de l'audience, il convient d'informer le public en général que la performance financière globale des deux principaux transporteurs canadiens en 1978 a été grosso modo comparable à celle de leurs concurrents américains.

Tenant compte de cet élément et des autres preuves fournies, le Comité est arrivé à la conclusion que le service final offert par les compagnies aériennes canadiennes aux consommamine them in a realistic manner taking into account varying market aberrations.

The Committee would be acting irresponsibly if it accepted the current price levels in the North Atlantic market as a bench-mark for assessing the justness and reasonableness of domestic air fares. It would be equally irresponsible to expect Canadian carriers, scheduled and charter, to ignore this current (but temporary) market reality by maintaining their fares at a higher level or alternatively abandoning or cutting back their presence in the market, as was suggested by a CAC witness. Distortions which occur when carriers vie vigorously for market share can be misinterpreted.

Mindful of the dangers in comparisons, the Committee nonetheless feels a more meaningful and long term measure of the performance of Canadian airlines in general and the current fare filings in particular can be found in a comparison of Canadian air fares with others and in a comparison of Canadian airline profitability with those in other countries.

In this regard, one is inevitably drawn to comparing Canada to the USA. The exhibits filed at the hearing clearly indicate that on an even and equitable comparison basis, Canadian air fares are as low as, or lower than, those in the United States. Attached as Appendix 'A' to this Decision is a summary derived from certain exhibits filed by Air Canada which sets out these comparisons. Although it was not discussed at the hearing, it is a matter of general public information that the overall financial performance of Canada's two trunkline carriers was roughly comparable to that of their opposite numbers in the USA during 1978.

On the basis of this and other evidence, the Committee concludes that the end product produced by Canadian airlines to consumers is very competitive in terms of quality and price as com-

teurs est très concurrentiel tant en ce qui concerne son prix que sa qualité si on le compare, lorsque possible, à ceux assurés par les autres transporteurs.

Le Comité ne possède aucune preuve pouvant indiquer que la comparaison entre le niveau des tarifs canadiens et ceux pratiqués aux États-Unis est biaisée, inexacte ou erronnée en quelque façon que ce soit. Aucune preuve pouvant indiquer que les divers types de tarifs offerts par les compagnies canadiennes sont proportionnellement inférieurs au nombre de tarifs assurés par les compagnies étrangères n'a été fournie. En fait, les compte-rendus publics relatifs aux enquêtes portant sur les vols intérieurs en régime ABC indiquent qu'il existe sur les vols réguliers une quantité importante de places inoccupées auxquelles s'appliquent des tarifs de réduction, sauf au cours de la brève période de pointe en été et à Noel. À la connaissance du Comité, il n'existe personne qui recommande que les transporteurs réguliers accroissent leur capacité afin de satisfaire à l'ensemble de cette demande éphémère.

On a, au cours de l'audience, remis en question l'efficacité de la formule générale d'établissement des tarifs intérieurs d'Air Canada et de CP Air. Les questions se sont en fait articulées essentiellement autour de trois points:

(a) les effets prétendument négatifs qu'elle aurait sur les transporteurs régionaux;

(b) la possibilité qu'elle ait été calculée à partir de coûts que les transporteurs principaux auraient gonflés, ce qui contribuerait à maintenir des tarifs artificiellement élevés;

(c) le fait que toute formule moyenne d'établissement des tarifs tend à porter atteinte aux intérêts des consommateurs.

En vue de résoudre ces problèmes, on a donc recommandé au Comité d'adopter un régime de fixation des prix en situation de marché qui s'appuit beaucoup plus sur les coûts réels que les coûts moyens.

Sur le plan purement économique, le Comité estime que cette proposition renferme une valeur théorique considérable. Si l'on néglige cependant les complexités de la détermination du prix de revient d'un marché à l'autre, on compared to that of any other producer where comparisons can be reasonably made.

The Committee has no evidence before it which would indicate that the comparison of Canadian fare levels with those in the USA is distorted or inaccurate or is in any way misleading. No evidence was presented which would indicate that various Canadian fare types are proportionately less available than those in other countries. Indeed, the public record concerning Domestic ABC proceedings indicates substantial volumes of unused low fare seats on scheduled services except during the short term "peak of the peak" in high summer and Christmas. The Committee is not aware of anyone who advocates that the scheduled carriers should mount capacity for the purpose of totally serving this short-lived demand.

The efficacy of Air Canada and CP Air's so-called universal domestic fare formula was challenged during the hearing. The questioning basically revolved around three issues:

(a) the alleged prejudicial effects on regional carriers;

(b) a suspicion that it was based on the allegedly higher-than-appropriate cost structures of the trunk carriers thus artificially maintaining high fares;

(c) the propensity of an average fare formula to encourage inequitable treatment of the customer.

A market pricing regime based more closely on actual rather than averaged costs was recommended to the Committee as a solution to these problems.

In a purely economic sense the Committee can find considerable theoretical merit in such a proposition. However, quite apart from the complexities of market by market costing, the notion of market pricing throughout the Canadian

state que la notion d'établissement du prix du marché pour l'ensemble du réseau aérien canadien comporte un grand nombre de problèmes politiques, sociaux et pratiques inhérents à l'exploitation des lignes aériennes. Nul doute que dans un pays aussi peu peuplé que le Canada, une formule d'établissement des tarifs basée sur les coûts moyens comporte des avantages certains. La plupart des analystes de l'industrie canadienne du transport connaissent bien la vieille controverse relative aux tarifs des chemins de fer appliqués aux courtes et longues distances. Les arguments en faveur et contre cette forme de marché sont innombrables.

La formule d'établissement des tarifs n'a pas été conçue ou imposée par le Comité ni par son prédecesseur, l'Air Transport Board, à l'intention des principaux transporteurs. Elle a été élaborée en plusieurs années et, selon nous, a dans le passé, comme maintenant, rendu service au pays. Avant de proposer sa suppression, il faudrait donc fournir des preuves suffisantes et convaincantes de son inadéquation. Mis à part quelques exceptions mineures, le Comité constate que le principe de la formule d'établissement des tarifs s'applique sur une base proportionnelle aux tarifs de réduction des transporteurs réguliers. En outre, l'application du principal tarif de réduction, le tarif Noliprix (CCCF), a été généralisée aux trajets de 400 milles ou plus effectués entre tout les points desservis par Air Canada et sur tous les parcours de 400 milles ou plus effectués au Canada sur les ailes de CP Air, à l'exception des déplacements dans l'ouest du Canada où s'appliquent les tarifs Totem.

Les récents développements et événements tels que les tarifs de réduction moyens régionaux (tarif Totem de CP Air, tarif Economiseur de PWA/Transair), les soldes de place adoptées par Air Canada et le Skybus de CP Air s'écartent à divers degrés de la formule d'établissement des tarifs et des limites traditionnellement imposées aux tarifs de réduction. On a cependant autorisé les deux principaux transporteurs à mettre en oeuvre leur programme de réduction, à titre expérimental, à des dates prédéterminées. Le Comité a mis en place d'importantes mesures de contrôle de ces types de tarifs, ce qui doit fournir une bonne base de données empiriques à partir desquelles il sera possible de prendre, dans un contexte moins "expérimental", des décisions relatives aux futures soumissions de tarifs de réduction.

airline system is fraught with numerous political, social and practical airline operating problems. There are unquestionable benefits to a fare formula based on averaged costs in a country with the demography of Canada. Most observers of the transport business in this country are familiar with the longstanding debate concerning long haul/short haul railway rates. The arguments for and against this form of market pricing are legion.

The fare formula was not devised or imposed on the trunk carriers by the Committee or its predecessor, the Air Transport Board. It has evolved over many years and in our opinion has in the past, and is now serving the country well. Substantial and compelling evidence as to its obsolescence should be produced before encouraging its demise. With a few minor exceptions the Committee notes that the principle of the fare formula applies to the discount fares of the scheduled carriers on a proportional basis. In addition, the major discount product, the Canadian Charter Class Fare (CCCF) is universally applicable for journeys of 400 miles and more between all points served by Air Canada, and for all CP Air domestic journeys of 400 miles and more except for journeys within Western Canada, where Totem Fares are available.

Recent events and developments such as regional medium discount tariffs (CP Air's Totem and PWA/Transair's Economizer), Air Canada's Seat Sale and CP Air's Skybus depart in varying degrees from the fare formula and the traditional fences imposed on discount fares. However, both trunk carriers' programs were allowed on an experimental basis only with predetermined cut-off dates. Substantial monitoring procedures have been imposed on these fare types by the Committee which should provide a valuable base of empirical data from which decisions concerning future discount fare filings can be made in a less "experimental" environment.

De manière générale, le Comité considère avec bienveillance les arguments et l'intérêt de l'ACC et de la Chambre de Commerce de Timmins-Porcupine en ce qui concerne l'utilité de procéder à un examen en profondeur des coûts associés aux tarifs et de s'en servir comme critère d'évaluation de la justesse et de la modération des soumissions générales de tarifs.

Il convient de noter à cet égard que le Comité a pris il y a quelque temps des mesures en vue de réviser l'importance et le type d'information fournie par les transporteurs aériens au moment du dépôt des documents justificatifs des modifications tarifaires proposées. En outre, le Comité mène une étude sur la question du taux de rendement raisonnable du capital investi pour les transporteurs aériens canadiens. Ainsi que le précise le compte-rendu provisoire publié par le Comité à ce sujet, diverses questions telles que la définition de la base tarifaire, la structure financière et le coût du capital sur le plan des dettes et de l'avoir, y sont considérées. Le Comité serait heureux de recevoir des parties intéressées toute proposition qu'elles souhaiteraient soumettre à cet égard et les invite donc à le faire.

Dans la mesure où les ressources humaines et financières le permettent, le Comité est disposé à discuter des améliorations qu'il serait possible d'apporter aux méthodes actuelles de répartition des coûts et revenus. Le Comité souligne à cet égard que l'ACC avait donné son accord en principe à la proposition avancée par l'avocat de CP Air, selon laquelle il faudrait convoquer à l'automne une réunion informe des parties intéressées en vue de discuter de la question. Le Comité considère avec bienveillance la tenue d'une telle réunion et se tient prêt à prendre les dispositions nécessaires.

Le Comité a pris note des observations formulées par l'un des témoins de l'ACC selon lesquelles la formule d'établissement des tarifs d'Air Canada et de CP Air risquerait de causer préjudice aux transporteurs régionaux dans les secteurs concurrentiels. Si cela s'avérait vérifié, les transporteurs régionaux seraient forcés d'accroître de manière disproportionnée les recettes en provenance de leurs secteurs non compétitifs, à savoir les services assurés dans le Nord en général. Cette hypothèse n'est pas nouvelle pour le Comité et a fait, au cours des dernières années, l'objet d'un grand nombre d'études et d'analyses.

As a general observation, the Committee is sympathetic to the arguments and interest of both the CAC and the Timmins-Porcupine Chamber of Commerce concerning the desirability of further in-depth probing of costs as related to rates as one of the criteria to be used in assessing the justness and reasonableness of fare filings in general.

In this connection, it should be noted the Committee took steps some time ago to revise the format and type of information provided by air carriers when filing rate justifications. In addition, the Committee has been conducting an on-going study into the question of a reasonable rate of return on investment for Canadian air carriers. As the Committee's preliminary public report in this area indicates, this subject involves such issues as definition of the rate base, capital structure and cost of capital from both a debt and equity point of view. The Committee welcomes and encourages any submissions interested parties may wish to make with respect to these existing studies.

To the extent resources of manpower and funding permit, the Committee is prepared to informally discuss possible refinements to existing cost and revenue allocation procedures. In this regard, the Committee notes that there was agreement in principle by the CAC to the suggestion put forward by Counsel for CP Air that an informal autumn meeting of interested parties be convened to discuss this subject. The Committee would welcome such a meeting and stands prepared to provide facilities for it.

The Committee noted the observations of one witness for the CAC who suggested that the fare formula of Air Canada and CP Air might be predatory to regional carriers on competitive sectors. If true, this forces regional carriers to expect a disproportionate revenue contribution from their non-competitive sectors, i.e., northern services in general. This hypothesis is not a new one to the committee and has caused considerable investigation and analysis to be done over the years. The results of these studies have not revealed any clear evidence that regional carriers have been marking up their rates on non-

Ces travaux n'ont cependant pas pu prouver de façon catégorique que les transporteurs régionaux avaient été obligés de majorer exagérément les tarifs dans les secteurs non concurrentiels relativement aux secteurs compétitifs. Il faut, dans le cadre d'une telle analyse, tenir compte de nombreux facteurs et le Comité appuie la position adoptée à cet égard par le témoin de l'ACC, selon laquelle cette mesure n'est pas nécessairement en vigueur à l'heure actuelle ou, si elle l'était, elle serait probablement causée par l'effet négatif de la formule d'établissement des tarifs utilisée en ce sens par les principaux transporteurs.

competitive sectors disproportionately to competitive sectors. Many factors must be considered in such an analysis and the Committee appreciates the position taken by the CAC witness that this phenomenon is not necessarily taking place now or, if it is, that it can be attributed to a deliberage predatory motivation on the part of the mainline carriers through the fare formula.

D'un autre côté, il y a des cas où les transporteurs régionaux, voulant se montrer concurrentiels sur certains tronçons des lignes principales, ont adopté les stratégies en matière de fixation des prix visant à cesser les tarifs d'Air Canada et de CP Air. Le tarif aller-retour le même jour, adopté par Nordair sur la ligne Montréal-Toronto en est un exemple.

On the other hand, there are examples where regional carriers, competing on mainline segments, have adopted pricing strategies which undercut the fares of Air Canada and CP Air. Nordair's same day return fares between Montreal and Toronto are a case in point.

Le Comité a également remarqué, lorsqu'il a analysé les rapports d'exploitation des lignes soumis par les transporteurs régionaux, que très peu de lignes concurrentielles enregistrent les pertes. Compte tenu des méthodes actuelles de présentation des rapports, il ne semblerait donc pas que la formule d'établissement des tarifs soit préjudiciable aux transporteurs régionaux.

The Committee has also observed, when analyzing the route reports submitted by regional carriers, that very few competitive routes are reporting losses. It would therefore not appear, on the basis of current reporting procedures, that the fare formula is causing economic harm to regional carriers.

Le Comité émet actuellement de sérieuses réserves en ce qui a trait à la réalisation d'une étude approfondie sur les coûts en vue de rechercher de nouvelles méthodes de répartition des coûts, d'améliorer les méthodes existantes et d'examiner d'autres critères connexes agissant sur les pouvoirs de réglementation du Comité lors de l'évaluation des soumissions tarifaires présentées par les transporteurs aériens. D'un point de vue pratique, ni le Comité des transports aériens, ni la Commission canadienne des transports ne disposent actuellement des fonds nécessaires pour entreprendre une étude de cette envergure.

As to the question of undertaking a full fledged cost inquiry to explore and refine cost allocation procedures and to examine other related criteria affecting the regulatory role of the committee in assessing fare filings made by air carriers, the Committee has serious reservations at this time. As a practical matter, neither the Air Transport Committee nor the Canadian Transport Commission currently have the funds budgeted or allocated for this scale of undertaking.

Le Comité serait cependant heureux que l'ACC, la Chambre de Commerce de Timmins-Porcupine et tout autre groupe ou individu intéressé participent aux études et enquêtes que réalise actuellement le Comité dans les limites des contraintes sur le plan du budget et des ressources qui lui sont actuellement imposés.

However, the Committee would welcome the participation of the CAC, Timmins-Porcupine Chamber of Commerce and any other interested groups and individuals in the on-going studies and investigations carried out by the Committee within the constraints of existing budgets and resources.

Ainsi qu'il l'a précédemment souligné, le Comité estime que les critères actuels d'évaluation des soumissions tarifaires sont raisonnables. En outre, le service final offert par les transporteurs canadiens n'a rien à envier à celui assuré dans les autres pays, y compris les États-Unis.

Le Comité tient, à des fins d'information des parties intéressées, à souligner qu'au cours de l'année précédant le 15 mai 1979, le CAB des États-Unis a autorisé les principales compagnies aériennes américaines à appliquer une hausse générale des tarifs intérieurs de 9.5% à 11%, variant en fonction des transporteurs considérés. Cette augmentation s'est effectuée en trois étapes à savoir 3% en mai 1978; 2.5% à 4% en novembre 1978 et 4% le 15 mai 1979. En outre, le Comité croît savoir que les transporteurs américains desservant les lignes intérieures ont présenté une demande de hausse supplémentaire de 5% devant entrer en vigueur en juillet 1979. Comparativement, la dernière augmentation générale des tarifs en vigueur sur le réseau intérieur canadien remonte déjà à avril 1978, si l'on fait abstraction de la majoration tarifaire actuellement proposée.

Compte tenu des témoignages fournis au cours de l'audience, des documents mis à la disposition du Comité et des données figurant dans le compte-rendu public, ainsi que pour les raisons exposées ci-dessus, le Comité a décidé que les soumissions tarifaires figurant à la sous-section A de la présente décision ne sont ni injustifiées ni exagérées.

En ce qui concerne les soumissions tarifaires figurant à la sous-section B de la présente décision, le Comité n'a aucune raison de modifier ses conclusions initiales en la manière selon lesquelles il autorise l'entrée en vigueur de ces tarifs.

As has been pointed out, the Committee is satisfied that the existing criteria utilized in assessing fare filings are reasonable. In addition, the end product to the consumer provided by Canadian carriers compares very favourably to other countries including the United States.

The Committee points out, for the information of interested parties, that during the year prior to May 15, 1979, the United States CAB allowed general domestic fare increases to major U.S. airlines ranging from a low of 9.5% to a high of 11% depending on the carriers involved. These increases came in three separate stages, i.e., May 1978 - 3%; November 1978 - 2.5% to 4%; May 15, 1979 - 4%. In addition, the Committee understands that U.S. domestic carriers have filed for an additional 5% to be effective in July 1979. In comparison, the last general increase in domestic fares of Canadian carriers, other than the present one, was in April 1978.

On the basis of the evidence adduced at the hearing, the filed information available to the Committee and that on the public record, and for the reasons set out above, the Committee has determined that the tariff filings set out in the title herein under subsection A are not unjust or unreasonable.

With respect to the tariff filings set out in subsection B of the title herein, the Committee finds no reason to disturb its original findings to allow these rates to come into effect.

ANNEXE A

COMPARAISON ENTRE CERTAINS TARIFS AÉRIENS CANADIENS ET AMÉRICAINS
(cf. notes ci-jointes figurant après le tableau V)

TABLEAU 1

Tarifs intérieurs canadiens et tarifs intérieurs américains - en classe économique - (Note 1)

	Millage à l'aller	Actuel CAN cent par mille	Proposé CAN cent par mille
Toronto-Windsor	194	22.2¢	23.2¢
Boston-New York	191	22.6	22.6
Montréal-Toronto	315	17.8	18.7
Chicago-St. Louis	254	19.5	19.5
Calgary-Winnipeg	738	12.2	12.9
Chicago-New York	727	13.5	14.1
Saskatoon-Toronto	1,371	10.4	10.9
Denver-Pittsburg	1,302	11.3	11.3
Toronto-Vancouver	2,077	9.7	10.2
New York-Phoenix	2,145	10.2	10.2

APPENDIX A

SAMPLE COMPARISONS OF CANADIAN AIR FARES WITH THOSE IN THE UNITED STATES
(see accompanying notes after Table V)

TABLE 1

Canadian Domestic vs U.S. Domestic Fares - Economy Class - (Note 1)

	1-way miles	Present CA¢ per mi.	Proposed CA¢ per mi.
Toronto-Windsor	194	22.2¢	23.2¢
Boston-New York	191	22.6	22.6
Montreal-Toronto	315	17.8	18.7
Chicago-St. Louis	254	19.5	19.5
Calgary-Winnipeg	738	12.2	12.9
Chicago-New York	727	13.5	14.1
Saskatoon-Toronto	1,371	10.4	10.9
Denver-Pittsburg	1,302	11.3	11.3
Toronto-Vancouver	2,077	9.7	10.2
New York-Phoenix	2,145	10.2	10.2

TABLEAU II

Tarifs intérieurs canadiens et tarifs transfrontaliers Can/É.-U. - en classe économique - (Note 1)

	Millage aller et retour	Actuel CAN cent par mille	Proposé CAN cent par mille
Calgary-Régina	822	15.3¢	16.3¢
Montréal-New York	666	17.1	17.1
Calgary-Vancouver	852	15.3	16.0
Toronto-New York	732	16.9	16.9
Régina-Toronto	2,520	10.6	11.1
Toronto-Miami	2,470	10.9	10.9
Toronto-Vancouver	4,154	9.7	10.2
Los Angeles-Toronto	4,340	9.5	9.5

TABLE II

Canadian Domestic vs Can/U.S. Trans-Border Fares - Economy Class - (Note 1)

	Return Miles	Present CA¢ per mi.	Proposed CA¢ per mi.
Calgary-Regina	822	15.3¢	16.3¢
Montreal-New York	666	17.1	17.1
Calgary-Vancouver	852	15.3	16.0
Toronto-New York	732	16.9	16.9
Regina-Toronto	2,520	10.6	11.1
Toronto-Miami	2,470	10.9	10.9
Toronto-Vancouver	4,154	9.7	10.2
Los Angeles-Toronto	4,340	9.5	9.5

TABLEAU III

Tarifs intérieurs canadiens et tarifs intérieurs américains - Tarifs promotionnels - (Notes 1 à 6)

		Millage aller et retour	Actuel CAN cent par mille	Actuel CAN cent par mille
Toronto-Windsor	Tarif excursion weekend	388	16.8¢	17.5¢
Boston-New York	Tarif Super Saver - weekend	382	16.9	15.8
	- semaine		14.7	13.5
	Tarif Liberté - weekend		20.3	19.2
	- semaine		19.2	18.1
Montréal-Toronto	Tarif excursion weekend	630	13.3	14.1
Chicago-St. Louis	Tarif Super Saver - weekend	508	13.6	13.6
	- semaine		11.7	11.7
	Tarif Liberté - weekend		16.6	16.6
	- semaine		15.7	16.6
Calgary-Winnipeg	Noliprix - haute saison	1,476	8.2	9.7
	- tarif de base de weekend		8.2	8.5
	- tarif de base de semaine		8.2	7.2
Chicago-New York	Tarif Super Saver - weekend	1,454	9.4	9.9
	- semaine		8.1	8.5
	Tarif Liberté - weekend		11.5	11.9
	- semaine		10.8	11.9
Saskatoon-Toronto	Noliprix - haute saison	2,742	6.4	7.3
	- tarif de base de weekend		6.4	6.6
	- tarif de base de semaine		6.4	5.9
Denver-Pittsburg	Tarif Super Saver - weekend	2,604	8.0	8.0
	- semaine		6.8	6.8
	Tarif Liberté - weekend		9.6	9.6
	-semaine		9.1	9.6
Toronto-Vancouver	Noliprix - haute saison	4,154	5.6	6.3
	- tarif de weekend		5.6	5.8
	- tarif de semaine		5.6	5.3
New York-Phoenix	Tarif Super Saver - weekend	4,290	7.1	7.1
	- semaine		6.1	6.1
	Tarif Liberté - weekend		8.7	8.7
	- semaine		8.2	8.7

TABLE III

Canadian Domestic vs U.S. Domestic - Promotional Fares

(Notes 1 to 6)

		Return Miles	Present CA¢ per mi.	Proposed CA¢ per mi.
Toronto-Windsor	Week-end excursion	388	16.8¢	17.5¢
Boston-New York	Super Saver-week-end	382	16.9	15.8
	- mid-week		14.7	13.5
	Freedom - week-end		20.3	19.2
	- mid-week		19.2	18.1
Montreal-Toronto	Week-end excursion	630	13.3	14.1
Chicago-St. Louis	Super Saver-week-end	508	13.6	13.6
	- mid-week		11.7	11.7
	Freedom - week-end		16.6	16.6
	- mid-week		15.7	16.6
Calgary-Winnipeg	Charter class-peak	1,476	8.2	9.7
	- basic week-end		8.2	8.5
	- basic mid-week		8.2	7.2
Chicago-New York	Super Saver-week end	1,454	9.4	9.9
	- mid-week		8.1	8.5
	Freedom-week-end		11.5	11.9
	- mid-week		10.8	11.9
Saskatoon-Toronto	Charter class-peak	2,742	6.4	7.3
	- basic week-end		6.4	6.6
	- basic mid-week		6.4	5.9
Denver-Pittsburg	Super Saver-week-end	2,604	8.0	8.0
	- mid-week		6.8	6.8
	Freedom - week-end		9.6	9.6
	- mid-week		9.1	9.6
Toronto-Vancouver	Charter Class - peak	4,154	5.6	6.3
	- basic week-end		5.6	5.8
	- basic mid-week		5.6	5.3
New York-Phoenix	Super Saver-week-end	4,290	7.1	7.1
	- mid-week		6.1	6.1
	Freedom - week-end		8.7	8.7
	- mid-week		8.2	8.7

TABLEAU IV

Tarifs intérieurs canadiens et tarifs promotionnels transfrontaliers Can/É.-U.
(Notes 1, 4, 5 et 6)

		Millage aller et retour	Actuel CAN cent par mille	Actuel CAN cent par mille
Calgary-Régina	Noliprix - haute saison	822	11.4¢	12.3¢
	- tarif de base weekend		11.4	11.9
	- tarif de base semaine		11.4	9.5
Montréal-New York	Tarif Liberté - weekend	666	14.6	14.6
	-semaine		13.7	13.7
Vancouver-Calgary	Noliprix - haute saison	852	11.3	12.0
	- tarif de base de weekend		11.3	11.6
	- tarif de base de semaine		11.3	9.3
Toronto-New York	Tarif Liberté - weekend	732	14.3	14.3
	-semaine		13.5	13.5
Régina-Toronto	Noliprix - haute saison	2,520	6.5	7.6
	- tarif de base de weekend		6.5	6.8
	- tarif de base de semaine		6.5	6.0
Toronto-Miami	Noliprix - haute saison de weekend	2,470	7.4	7.4
	- semaine		6.4	6.4
	- tarif de base de weekend		6.2	6.2
	- semaine		5.6	5.6
Toronto-Vancouver	Noliprix - haute saison	4,154	5.6	6.3
	- tarif de base de weekend		5.6	5.8
	- semaine		5.6	5.3
Toronto-Los Angeles	Noliprix - weekend	4,340	6.1	6.1
	- semaine		5.6	5.6

TABLE IV

Canadian Domestic vs Can/U.S. Trans-Border Promotional Fares

(Notes 1, 4, 5 and 6)

		Return Miles	Present CA¢ per mi.	Proposed CA¢ per mi.
Calgary-Regina	Charter class-peak	822	11.4¢	12.3¢
	- basic week-end		11.4	11.9
	- basic mid-week		11.4	9.5
Montreal-New York	Freedom week-end	666	14.6	14.6
	- mid-week		13.7	13.7
Vancouver-Calgary	Charter class-peak	852	11.3	12.0
	- basic week-end		11.3	11.6
	- basic mid-week		11.3	9.3
Toronto-New York	Freedom - week-end	732	14.3	14.3
	- mid-week		13.5	13.5
Regina-Toronto	Charter class - peak	2,520	6.5	7.6
	- basic week-end		6.5	6.8
	- basic mid-week		6.5	6.0
Toronto-Miami	Charter Class-peak weekend	2,470	7.4	7.4
	- mid-week		6.4	6.4
	- basic week-end		6.2	6.2
	- mid-week		5.6	5.6
Toronto-Vancouver	Charter class-peak	4,154	5.6	6.3
	- basic week-end		5.6	5.8
	- mid-week		5.6	5.2
Toronto-Los Angeles	Charter class-week-end	4,340	6.1	6.1
	- mid-week		5.6	5.6

TABLEAU V

Tarifs intérieurs canadiens et tarifs de réduction importante, vols intérieurs américains - (Notes 1 et 7 à 10)

		Tarif Millage aller et retour	CAN cent par mille
Moncton-Timmins	Solde de places	2,192	4.1¢
New York-Miami	Braniff Introductory Fare[7]	2,182	4.5
Vancouver-Winnipeg	Solde de places	2,314	3.8
Atlanta-Denver	(Vol de nuit Delta (excursion) adulte en attente[8]	2,416	4.6
St. John's-Saskatoon	Solde de places	4,396	3.2
Los Angeles-New York	Pan American Show Fare[9]	4,934	2.4

NOTES:

1) Chaque fois que cela s'appliquait, les tarifs exprimés en dollars U.S. ont été convertis au taux d'achat du dollar canadien, change manuel, en vigueur le 3 avril 1979, d'une différentielle de .1164.

2) Tarif weekend - excursion
   - Réservation et achat du billet avant le départ
   - N'est valable que pour les vols du samedi et du dimanche
   - Aucun séjour minimum ou maximum

3) Tarif Super Saver
   - Réservations 30 jours à l'avance
   - Séjour minimum: le premier dimanche suivant le départ
   - Séjour maximum: 60 jours
   - Weekend - vendredi, samedi, dimanche
   - Semaine - lundi, mardi, mercredi, jeudi

4) Tarif Liberté
   - Réservation et achat du billet 7 jours à l'avance
   - Séjour minimum: le premier dimanche suivant le départ
   - Séjour maximum: 45 jours
   - Weekend - vendredi, samedi, dimanche
   - Semaine - lundi, mardi, mercredi, jeudi

5) Noliprix (actuel)
   - Réservation 30 jours à l'avance
   - Séjour minimum: 7 jours
   - Séjour maximum: 30 jours
   - Débit de $20 à verser au transporteur

6) Noliprix (proposé)
   - Mêmes conditions qu'en (5), mais la structure tarifaire proposée varie avec la saison
   - Haute saison 15 déc. - 15 janvier
     15 mars - 16 avril
     1er juin - 15 sept.
   - Tarif de base - weekend vendredi, midi-dimanche, minuit, 16 janv. - 14 mars

- Tarif de base - semaine lundi 00:01 à vendredi 11.59,
  17 avril - 31 mai
  16 sept. -14 déc.

7) Applicable à la ligne New York - Miami seulement. Les réservations ne peuvent être faites avant la veille du départ.

8) Valable entre le 7 mars et le 30 juin

9) Prend fin le 17 mai 1979. Valable pour le tarif aller-retour payé le 9 déc. 1978.

10) Soldes de places
- Valable entre le 27 mars et le 7 mai 1979
- Réservation et achat du billet 7 jours à l'avance
- Séjour minimum: 7 jours
- Séjour maximum: 30 jours
- Débit de $20 à verser au transporteur

AUGMENTATIONS DES TARIFS INTÉRIEURS

	SEPT. 1976		MARS 1977		AVRIL 1978		AVRIL 1979		SEPT. 1979	
	%	$	%	$	%	$	%	$	%	$
AIR CANADA	4.5	104.50	6.5	111.29	5.5	117.41	5	123.28	4	128.21
CP AIR	4.5	104.50	6.5	111.29	5.5	117.41	5.5	123.86	?	-
PWA	4.6	104.60	2	106.69	4	110.95	4	115.38	3	118.84
TRANSAIR	7	107.00	6.8	114.27	5	119.98	5	125.97	3	129.74
NORDAIR	6	106.00	5.9	112.25	5.3	118.19	5.6	124.80	5.5	131.66
QUEBECAIR	6.4	106.40	6.7	113.52	8	122.60	7.2	131.42	5	137.99
EASTERN PROVINCIAL	5.9	105.90	6.6	112.88	3.8	117.17	4.4	122.32	5	128.43

TABLE V

Canadian Domestic vs U.S. Domestic Deep Discount Fares

(Notes 1 and 7 to 10)

		Return Miles	Fare CA¢ per mi.
Moncton-Timmins	Seat sale	2,192	4.1¢
New York-Miami	Braniff Introductory Fare[7]	2,182	4.5
Vancouver-Winnipeg	Seat sale	2,314	3.8
Atlanta-Denver	Delta Night Coach Adult Standby[8]	2,416	4.6
St. John's-Saskatoon	Seat sale	4,396	3.2
Los Angeles-New York	Pan American Show Fare[9]	4,934	2.4

NOTES:

1) Where applicable U.S. dollar fares have been converted at the Canadian dollar buying rate for cash at April 3, 1979 of .1164 premium.

2) Weekend Excursion
- Reservations & ticketing prior to departure
- Travel permitted only on Saturday and Sunday
- No minimum or maximum stay

3) Super Saver
- 30 day advance reservations
- Minimum stay first Sunday
- Maximum stay 60 days
- Weekend - Fri, Sat, Sunday
- Midweek - Mon, Tues, Wed, Thur.

4) Freedom
- 7 day advance reservations & ticketing
- Minimum stay first Sunday
- Maximum stay 45 days
- Weekend - Fri, Sat, Sunday
- Midweek - Mon, Tues, Wed, Thur.

5) Charter Class (present)
- 30 day advance reservations
- Minimum stay 7 days
- Maximum stay 30 days
- $20 carrier compensation fee

6) Charter Class (proposed)
- Same conditions as in (5) but proposed fare structure has seasonal application
- Peak Dec. 15-Jan. 15
  Mar. 15-Apr. 16
  June 01-Sept. 15
- Basic-Weekend Noon Friday-Midnight Sunday Jan. 16-Mar. 14

- Basic Midweek 12:01 a.m. Mon. thru 11:59 a.m. Friday
  Apr. 17-May31
  Sept. 16-Dec. 14

7) Applicable New York-Miami only. Reservations cannot be made prior to one day before flight departure.

8) Applicable March 7 thru June 30.

9) Expiry May 17, 1979. Applicable to Round Trip fare purchased on Dec. 9, 1978.

10) Seat Sale
- Applicable March 27-May 07/79
- 7 Day Advance Reservations/Ticketing
- Minimum Stay 7 days
- Maximum Stay 30 days
- $20.00 Carrier Compensation Fee

DOMESTIC FARE INCREASES

	SEPT. 1976		MARCH 1977		APRIL 1978		APRIL 1979		SEPT. 1979	
	%	$	%	$	%	$	%	$	%	$
AIR CANADA	4.5	104.50	6.5	111.29	5.5	117.41	5	123.28	4	128.21
CP AIR	4.5	104.50	6.5	111.29	5.5	117.41	5.5	123.86	?	
PWA	4.6	104.60	2	106.69	4	110.95	4	115.38	3	118.84
TRANSAIR	7	107.00	6.8	114.27	5	119.98	5	125.97	3	129.74
NORDAIR	6	106.00	5.9	112.25	5.3	118.19	5.6	124.80	5.5	131.66
QUEBECAIR	6.4	106.40	6.7	113.52	8	122.60	7.2	131.42	5	137.99
EASTERN PROVINCIAL	5.9	105.90	6.6	112.88	3.8	117.17	4.4	122.32	5	128.43

Relative aux requêtes présentées par Wardair Canada (1975) Ltd. en regroupement de certains programmes d'ABC et aux demandes d'exemptions contenues dans la lettre au ministre des Transports et au président de la Commission canadienne des transports

Répertorié: Re Wardair n° 1

Comité des transports aériens: J.B.G. Thomson (président), J. T. Gray c.r., M.D. Armstrong, A.H. Carver, E.H. LaBorde et J.M. McDonough.

Décision n°: 5785
Date de la décision: 18 avril 1979
Dossier n°: 63-3/79

Transport aérien - Programmes d'affrètement aériens - Propositions de regroupement - Contravention au Règlement sur les transporteurs aériens, *C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3 - La contravention entraîne-t-elle le rejet d'une requête en regroupement lorsque la survie du transporteur est menacée?*

Wardair Canada Ltd. a déposé auprès du Comité des transports aériens (C.T.A.) une requête en autorisation de regrouper certains de ses programmes d'affrètement sur réservation préalable. Elle a admis offrir des vols d'origines et de destinations multiples en contravention de l'article 43.1 du Règlement sur les transporteurs aériens, *mais a fait valoir que les regroupements proposés corrigeraient cette situation. Wardair a également prétendu être désavantagé par les contraintes alors imposées par le* Règlement sur les transporteurs aériens *au point où le rejet de sa requête pourrait lui faire perdre sa position sur le marché des affrètements.*

Décision: *La requête est accueillie bien que la preuve démontre que Wardair est à l'origine de ses difficultés du fait d'avoir augmenté de manière substantielle sa capacité face à un marché stable et qu'elle a volontairement enfreint le règlement dans l'expectative d'une décision favorable du C.T.A. Le Comité estime qu'une décision défavorable menacerait la poursuite des opérations de Wardair, ce qui irait à l'encontre de l'intérêt public.*

Opinion dissidente du commissaire Thomson: *On ne devrait pas permettre à Wardair de tirer avantage des contraventions au* Règlement sur

In the matter of Wardair Canada (1975) Ltd. Applications for Consolidations of certain ABC Charter programs and Requests for Relief in letter to Minister of Transport and President of the Canadian Transport Commission

Indexed as: Re Wardair No. 1

Air Transport Committee: J.B.G. Thomson (Chairman), J.T. Gray, Q.C., M.D. Armstrong, A.H. Carver, E.H. LaBorde and J.M. McDonough

Decision No.: 5785
Date of Decision: April 18, 1979
File No.: 63-3/79

Air transport - Air charter programs - Proposed consolidations - Breach of Air Carrier Regulations, *C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3 - Whether breach defeats consolidation application where carrier's existence in jeopardy.*

Wardair Canada Ltd. applied to the Air Transport Committee (A.T.C.) for permission to consolidate certain of its Advanced Booking Charter programs. Wardair admitted that it was offering multi-origin and multi-destination flights, contrary to s. 43.1 of the Air Carrier Regulations, *but submitted that these would be corrected by the proposed consolidations. Wardair also alleged that it was suffering from restrictions imposed by existing* Air Carrier Regulations *to the extent that if its application were disallowed, the company might be forced out of the charter market.*

Decision: *Although the evidence indicates that Wardair created its own problems by substantially expanding its capacity in the face of a constant market, and that Wardair wilfully breached the regulations in anticipation of a favorable A.T.C. ruling, its application is allowed because of the danger to Wardair's continued operations. Loss of Wardair's services would not be in the public interest.*

Dissent by Commissioner Thomson: *Wardair should not be allowed to profit from its own (admitted) violations of the* Air Carrier Regulations.

les transporteurs aériens *dont elle admet s'être rendue coupable. Puisque la source des difficultés se situe clairement au niveau d'une capacité excédentaire de transport, le remède qui s'impose est clair: disposer de cette capacité excédentaire soit par la location ou la vente.*

N.D.L.R.: *Cette décision a été portée en appel à plusieurs reprises. Dans un premier temps, le Comité de révision statuait dans son* ordonnance n° 1979 - 3 *du 12 juin 1979 que le C.T.A. devait entendre les arguments soulevés quant au bien-fondé des requêtes en regroupement. Par conséquent, le C.T.A. a tenu une audience le 25 juin 1979 pour entendre les thèses d'Air Canada* et al. *Dans sa* décision n° 5864 *du 29 juin 1979, ce Comité a donc annulé sa décision antérieure dans laquelle il avait autorisé les requêtes en regroupement de Wardair. Cette décision est reproduite ailleurs dans ce recueil. Par la suite, le Comité de révision dans son* ordonnance du 27 juillet 1979 *a annulé la* décision n° 5864 *du C.T.A. et rétabli la* décision *du C.T.A.* n° 5785. *Cette ordonnance est aussi reproduite ailleurs dans ce recueil. En dernier lieu, la Cour d'appel fédérale a rejeté un appel interjeté par Air Canada* et al. *visant à renverser cette dernière décision du Comité de révision.*

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance du C.T.A. n° 1979 - A - 79, datée du 1er février 1979

Lois citées

Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 71

Règlements cités

Règlement sur les transporteurs aeriens, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3, art. 43.1 et 43.7

DÉCISION

Wardair Canada (1975) Ltd. (ci-après appelée Wardair) demandait dans ses lettres en date des 2 et 20 mars 1979, en vertu de l'article 43.37 du *Règlement sur les transporteurs aériens*, le regroupement de certains programmes d'ABC énoncés ci-dessous:

Since Wardair's problems clearly stem from its increased carrier capacity, its relief is clearly dictated: sell or lease the excess capacity.

Editor's note: *This decision was the basis for several appeals. First, by* Order No. 1979 - 3, *dated June 12, 1979 the Review Committee ordered that arguments as to the merits of the applications for consolidations be heard by the A.T.C. As a result, a hearing was held on June 25, 1979 to hear the arguments raised by Air Ca nada* et al. *and by* Decision No. 5864, *dated June 29, 1979, the A.T.C. rescinded its earlier decision to grant Wardair's applications for consolidations. This decision can be found elsewhere in this volume. Second, by its* Order dated July 27, 1979 *the Review Committee rescinded A.T.C.* Decision No. 5864 *and restored A.T.C.* Decision No. 5785. *This Order may also be found elsewhere in this volume. Finally, in November 1979 the Federal Court of Appeal dismissed an appeal filed by Air Canada* et al. *seeking to reverse this latest Review Committee decision.*

Decisions and Orders referred to

A.T.C. Order No. 1979 - A - 79, dated February 1, 1979

Statutes referred to

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, s. 71

Regulations referred to

Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3, ss. 43.1 and 43.7

DECISION

Wardair Canada (1975) Ltd. (hereinafter referred to as Wardair) by letters dated March 2 and 20, 1979, applied for consolidations, pursuant to Section 43.37 of the *Air Carrier Regulations* with respect to certain ABC programs listed hereunder:

DE:	À:
Toronto/Ottawa	Londres
Vancouver/Edmonton	Londres
Vancouver/Calgary	Londres
Calgary/Edmonton	Manchester
Vancouver/Edmonton	Francfort
Vancouver/Calgary	Amsterdam
Edmonton/Vancouver	Honolulu
Calgary/Vancouver	Honolulu
Toronto/Winnipeg	Honolulu
Toronto/Montréal	Barbade
Vancouver/Edmonton	Londres

Cette partie de la requête devrait être considérée à la lumière de la correspondance que le Comité des transports aériens et Wardair ont échangée pendant plusieurs mois. Dans un télex daté du 20 décembre 1978, le Comité informait Wardair qu'il semblait, d'après l'horaire des vols d'ABC pour l'été 1979 publié par Holidays by Wardair International, que Wardair (1975) Ltd. offrait des origines et des destinations multiples pour les vols d'ABC, ce qui est contraire à l'article 43.1 du *Règlement sur les transporteurs aériens*, et la sommait de retirer tous ceux qui contrevenaient au règles d'ABC et d'y apporter les corrections nécessaires afin qu'ils soient conformes auxdites règles ainsi qu'aux modifications projetées aux appendices 1 et 2 de la lettre du Comité en date du 5 octobre 1978.

Dans sa réponse par télex en date du 20 décembre 1978, le transporteur reconnaissait que la première édition de l'horaire indiquait quelques points d'embarquement et d'arrêt multiples, mais ajoutait qu'il déposerait une requête en regroupement de tous vols contraire à l'article 43.1 et que l'horaire serait alors correct.

En réponse au télex susmentionné, le Comité, également dans un télex en date du 9 janvier 1979, citait le paragraphe 6 de l'appendice 1 de sa lettre du 5 octobre 1978 où il est dit que le Comité rejetterait toute requête en regroupement à moins qu'il ne soit convaincu, d'après les renseignements contenus dans la requête, (A) que toute série d'ABC ou de vols en circuit d'ABC que l'on projette de regrouper ne serait pas économiquement viable tel qu'initialement approuvé; (B) que le regroupement servirait l'intérêt public; et (C) que toutes les dispositions applicables dudit Règlement sont respectées. Le Comité a ajouté que s'il se rendait compte, au

FROM:	TO:
Toronto/Ottawa	London
Vancouver/Edmonton	London
Vancouver/Calgary	London
Calgary/Edmonton	Manchester
Vancouver/Edmonton	Frankfurt
Vancouver/Calgary	Amsterdam
Edmonton/Vancouver	Honolulu
Calgary/Vancouver	Honolulu
Toronto/Winnipeg	Honolulu
Toronto/Montreal	Barbados
Vancouver/Edmonton	London

This application for consolidation should be viewed against the background of the correspondence on the subject between the Air Transport Committee and Wardair over a period of several months. By telex dated December 20, 1978, the committee advised Wardair that it appeared from the schedule of ABC flights for the summer season 1979 issued by Holidays by Wardair International, that Wardair (1975) Ltd. was offering multi-origins and multi-destinations for ABC flights contrary to Section 43.1 of the *Air Carrier Regulations*, and Wardair was directed to withdraw all such schedules that violated the ABC charter rules and to make all necessary amendments to the schedules to conform with ABC charter rules and proposed amendments in Appendices 1 and 2 of the Committee's letter dated October 5, 1978.

In Wardair's telexed reply dated December 20, 1978, Wardair agreed that the first edition of the schedule showed some multi-pick-up and multi-stop flights but added "application will be made to consolidate any flights that are clearly violative of Section 43.1. The schedule will be correct after consolidations".

In replying to this telex, the Committee by telex of January 9, 1979, quoted Section 6 of Appendix 1 of the Committee's letter of October 5, 1978, which read: "the Committee shall deny any application for consolidation unless it is satisfied, on the basis of the information contained in the application, that (A) and ABC's or back-to-back series of ABC's proposed to be consolidated would not be economically viable as originally approved; (B) the consolidation would be in the public interest; and (C) all applicable provisions of these Regulations are complied with". The Committee went on to say that in filing back-to-back series, any suggestion that con-

moment du dépôt de séries de vols en circuit, que les regroupements avaient été prévus à l'avance pour contourner l'article 43.1 du Règlement qui définit un ABC, entre autres, comme un affrètement international aller-retour en provenance d'un point situé au Canada à destination d'un autre à l'étranger et se terminant au point d'origine au Canada, il ne pourrait accepter la demande.

Outre les requêtes des 2 et 20 mars, Wardair a adressé une lettre le 30 mars 1979 au ministre des Transports ainsi qu'au président de la Commission canadienne des transports demandant l'exemption immédiate des contraintes réglementaires nuisant supposément au programme d'affrètements de 1979 de Wardair. Le transporteur s'est plaint d'avoir été désavantagé au point de vue de la concurrence par rapport aux transporteurs à horaire fixe, étant donné que ceux-ci sont en mesure d'appliquer des programmes Noliprix, APEX ou Super-APEX à tout moment, et ce, sans approbation particulière, et d'ainsi concurrencer ceux des exploitants d'affrètements, alors que Wardair devait satisfaire aux exigences d'affrètements moins souples du *Règlement sur les transporteurs aériens*. Dans sa lettre, la titulaire demandait également des dispenses du Règlement concernant les affrètements afin de pouvoir faire monter à bord du même avion des passagers de programmes ABC et AVTC, de permettre des arrêts et des embarquements multiples ainsi que l'approbation provisoire d'affrètements individuels en circuit ouvert pour les passagers.

La lettre du 30 mars 1979 ne renfermait aucune donnée statistique ou financière appuyant les requêtes et on a donc demandé des renseignements au transporteur. À la demande du Comité, le transporteur a comparu le 17 avril 1979 et a fourni au Comité toute l'information à l'appui de ses requêtes.

Dans cette même lettre, le transporteur reconnaissait qu'il avait annoncé et vendu des affrètements en contravention des dispositions du *Règlement sur les transporteurs aériens* ou des dérogations qui lui avaient été accordées jusqu'à présent. Wardair a affirmé qu'elle avait pris cette mesure croyant que les modifications apportées au *Règlement* pour autoriser son programme d'affrètements de 1979, les ayant offerts et vendus en partie, seraient entrées en vigueur à temps pour la saison d'affrètements de 1979,

solidations had been pre-planned to circumvent Section 43.1 of the Regulations, which defines an ABC, *inter alia*, as "a round trip international charter originating at one point in Canada destined for one point in a foreign country and terminating at the originating point in Canada", would not be acceptable to the Committee.

In addition to the applications of March 2 and March 20, Wardair wrote a letter dated March 30, 1979, to the Minister of Transport and to the President of the Canadian Transport Commission, applying for immediate relief from regulatory restraints that were alleged to have placed Wardair's 1979 Charter program in jeopardy. Wardair complained that it suffered from competitive disadvantages when compared with the scheduled carriers since they are able to introduce and adjust Charter Class, APEX, or Super-Apex programs at any time, and without specific approval, to compete with charter carriers' programs, while Wardair had to meet the less flexible requirements of the Charter Regulations. Wardair, in this letter, also applied for waivers from the existing ABC Charter Regulations to allow the mixing on the same aircraft of ABC and ITC passengers, to allow multiple stops and pick-ups and for interim approval of flexible individual open-jaw charter availability to passengers.

The letter of March 30th, 1979, did not contain any statistical or financial data supporting the applications and information was sought from the carrier. At the request of the Committee, the carrier appeared before it on April 17, 1979, and provided the Committee with information in support of its applications.

In its letter of March 30th, 1979, to the Minister of Transport and the President of the Canadian Transport Commission, the carrier acknowledged that it had been advertising and selling transportation on ABC charters in a manner contrary to the provisions of the *Air Carrier Regulations* or departures which had been granted so far. Wardair said it had taken this action on the assumption that modification of the Regulations to authorize its 1979 Charter program, as Wardair has offered and partly sold

soit entre avril et octobre. Wardair a affirmé que si l'on exigeait qu'elle restructure maintenant les ventes et les programmes d'affrètements pour se conformer au *Règlement sur les transporteurs aériens*, elle subirait des pertes si considérables dans le cadre du transfert des passagers à un point de départ commun et des ventes futures perdues que la poursuite de programme d'affrètements de 1979 et sa position dans le marché des affrètements s'en trouveraient menacés.

Le Comité a constaté qu'au cours des deux dernières années, Wardair a presque doublé sa capacité d'affrètements offerte dans les différents marchés. À la même époque, l'ensemble du marché est demeuré relativement stable. Nonobstant les allégations du contraire de Wardair, il apparaît au Comité que celle-ci souffre d'un problème de surcapacité qu'elle a tenté d'adoucir en s'engageant dans un programme d'affrètements en 1979, ce qui est contraire à certains règlements. D'après les renseignements qu'a fournis Wardair, le Comité conclut que le transporteur se trouverait en difficulté financière si on ne lui permettait pas de regrouper son progamme d'affrètements. Cependant, le Comité rejette la suggestion selon laquelle la mauvaise posture dans laquelle se trouve le transporteur est attribuable au climat actuel de réglementation régissant la commercialisation des affrètements. D'autres transporteurs, tant canadiens qu'étrangers, dont la plupart exploitent des services d'affrètements et à horaire fixe semblent se tirer fort bien d'affaires dans ce même climat et dans les limites des règles. Le Comité estime que Wardair connaît pareilles difficultés parce que sa haute direction a calculé que certains changements seraient apportés au Règlement en 1978 et ils ne l'ont pas été.

Pour ce qui est de la requête de Wardair en dispense du Règlement pour lui permettre des embarquements et des débarquements multiples de passagers, on doit noter que ce genre de requête sert avant tout l'intérêt du transporteur aérien et représente une baisse de la qualité des services pour le passager qui ne bénéficie plus d'un service direct si ce n'est de vols plus fréquents. Le Comité remarque que Wardair n'a pas proposé de desservir de cette façon les sources de trafic moins importantes et qui autre-

it, would have been put into effect in time for the April - October 1979 Charter season. Wardair alleged that if it were now required to restructure the sales and charter program to comply with the *Air Carrier Regulations*, it would incur such a substantial loss through consolidating flights by transferring passengers to a common point of departure, and through losses of future sales, as to threaten the continuation of its 1979 Charter program, and indeed, the continuation of Wardair in the charter market.

The Committee noted that in the past two years Wardair has approximately doubled the charter capacity it has offered in its various markets. At the same time the overall market has remained relatively constant. Notwithstanding Wardair's protestations to the contrary, it appears to the Committee that Wardair is suffering from an over-capacity problem and has attempted to ameliorate that problem by embarking on a 1979 Charter program in violation of a number of regulations. On the basis of the information provided by Wardair, the Committee concludes that Wardair will be in financial difficulty if it is not allowed consolidation of its Charter program. The Committee rejects the suggestion, however, that Wardair's plight is in any sense the result of the regulatory climate applicable to the marketing of charters at this time. Other carriers, both Canadian and foreign, most of whom operate both charter and scheduled services appear to be operating satisfactorily in the same regulatory climate within the rules. It is the Committee's view that Wardair finds itself in its present predicament because management took a calculated risk that certain changes that were in the regulations would be made in 1978, and those changes were not in fact made.

With respect to Wardair's application for a waiver of the regulations to allow multiple pick-up and multiple drop-off of passengers, it should be noted that multiple pick-up and multiple drop-off of passengers is primarily in the interest of the air carrier, and represents a lowered standard of service to the passenger who receives only a multi-stop service rather than a direct service; the only possible advantage to the passenger is that he might be offered a choice of more frequent flights. The Committee notes that

ment ne seraient par desservies, autre avantage dont aurait pu jouir le public.

Comme le Comité l'a indiqué précédemment, Wardair a admis avoir établi, annoncé et vendu son programme d'affrètements de 1979 en contravention du Règlement. Le Comité ne peut admettre un tel geste et à ce moment-ci cependant, ne considère pas acceptable la perte possible de Wardair comme exploitant d'affrètements. En effet, cela pourrait causer des ennuis sérieux à un très grand nombre de passagers et par la même occasion, priver l'industrie aérienne commerciale du Canada d'un élément de concurrence précieux.

Le Comité est donc disposé à agréer les requêtes présentées par Wardair Canada (1975) Ltd. en regroupement des programmes énumérés ci-dessus jusqu'au 31 octobre 1979. Ce faisant, il permettra à Wardair de transporter les passagers en provenance de l'étranger vers les deux points au Canada desservis dans le cadre d'un ABC en provenance du Canada et y retournant.

De plus, le Comité a déterminé que les dérogations peuvent être accordées afin de permettre aux transporteurs d'offrir à un passager en provenance du Canada le choix, au moment de la réservation, de retourner à partir d'un point autre que celui de la destination de son ABC à condition que le voyage de retour se fasse par l'intermédiaire du même transporteur et du même affréteur. Les transporteurs visés sont informés de cette décision et les modifications apportées au Règlement sont en préparation. Cependant, pour le moment et pour la présente saison d'affrètements, le Comité n'est pas disposé à autoriser le transport dans le cadre du même vol de passagers d'ABC et d'AVTC ni l'exécution d'ABC comportant des embarquements et des débarquements multiples.

Afin de permettre au Comité de surveiller l'incidence financière des regroupements autorisés dans la présente décision, la requérante est tenue de lui fournir, à la fin de chaque mois et à titre confidentiel, un bilan consolidé mensuel du groupe de compagnies associées de Wardair.

Wardair has not proposed to serve on a multiple pick-up basis any of the smaller traffic generating points that would otherwise not be served; this could have been another advantage to the public.

As the Committee indicated above, Wardair has admitted setting up, advertising and selling its 1979 Charter program in breach of the regulations. The Committee cannot condone that action. At this time, however, the Committee does not view as acceptable the possible loss of Wardair as a charter carrier. This would cause serious inconvenience to a very large number of passengers and would at the same time remove a valuable competitive element from the Canadian commercial air industry.

The Committee is therefore prepared to grant the applications by Wardair Canada (1975) Ltd. for the consolidations listed above until October 31, 1979. In granting the consolidation, the Committee will allow Wardair to carry foreign originating passengers to both of two points in Canada served on a consolidated Canadian-origin ABC Charter returning to Canada.

Additionally, the Committee has determined that departures may be granted to allow carriers to offer a Canadian originating passenger to select, at the time of booking, return travel from a point other than the destination of his ABC provided the return travel is via the same carrier and the same charterer. Affected carriers are being informed of this determination, and reflecting amendments of the Regulations are being prepared. The Committee, however, at this time, and for this charter season, is not prepared to authorize the mixing of ABC's and ITC's nor the scheduling of ABC's with multiple pick-ups and drop-offs.

In order to permit the Committee to monitor the financial impact of the consolidations authorized by this decision, the applicant is required to furnish the Committee, on a confidential basis, with a monthly consolidated financial statement for the Wardair group of interrelated companies, as soon after each month's end as possible.

La présente décision est rendue conformément aux dispositions de l'article 71 de la *Loi nationale sur les transports*.

This Decision is issued pursuant to the provisions of Section 71 of the *National Transportation Act*.

OPINION DISSIDENTE DU PRÉSIDENT J.B.G. THOMSON À LA DÉCISION N° 5785

J'approuve la décision de mes collègues de permettre des voyages en circuit ouvert souples dans le cadre d'ABC, de rejeter le transport dans le cadre du même vol de passagers d'ABC et d'AVTC et de continuer à interdire les embarquements et débarquements multiples pour les vols d'ABC.

Toutefois je m'oppose fortement à la décision de permettre à Wardair de regrouper certains services d'ABC pour l'été 1979 étant donné que les regroupements accordés ne sont pas conformes à l'article 43.37 du *Règlement sur les transporteurs aériens* (R.T.A.).

Mes collègues ont fait état des documents de base et des événements qui ont donné lieu aux requêtes de Wardair en date des 2 et 20 mars 1979 en vue de regroupements et à sa lettre du 30 mars 1979 adressée au ministre des Transports ainsi qu'au président de la Commission canadienne des transports demandant une exemption immédiate de certaines soi-disant contraintes réglementaires. Ladite lettre a été versée aux archives du Comité des transports aériens et est à la disposition des parties intéressées.

Il faut noter toutefois qu'ayant enfreint le R.T.A., Wardair a demandé, dans la lettre susmentionnée, que le Règlement soit modifié et que ses contraventions antérieures à ce dernier soient déclarées légales sinon elle annulera son programme d'affrètements pour l'été 1979.

De plus, les dossiers du Comité des transports aériens (C.T.A.) révèlent que Wardair a été mise en demeure par le C.T.A. et qu'en fait elle a vu une autorisation accordée suspendue par *l'ordonnance n° C.T.A. 1979-A-79*, suspension qui a été confirmée en appel interjeté auprès du ministre des Transports, mais dont la durée a été changée. En dépit de cela, Wardair admet avoir continué à enfreindre le R.T.A.

À mon avis, la principale cause des difficultés financières projetées du transporteur est

CONCURRING AND DISSENTING OPINION OF CHAIRMAN J.B.G. THOMSON TO DECISION NO. 5785

I concur with the decision of my fellow Commissioners to allow flexible open-jaw travel on ABCs and to deny the mixing of ABC and ITC passengers on the same aircraft and to continue the prohibition against multiple pick-up and drop-offs for ABC flights.

However, I strongly disagree with the decision to allow Wardair authority to consolidate certain ABC operations for the summer season of 1979 as the consolidations granted do not comply with section 43.37 of the *Air Carrier Regulations* (ACRs).

My colleagues have basically set out the background material and events leading up to Wardair's requests of March 2 and 20, 1979 for consolidations and its letter of March 30, 1979 addressed to the Minister of Transport and the President of the Canadian Transport Commission requesting "immediate relief" to certain alleged "regulatory constraints". This letter is on the public files of the Air Transport Committee and available to interested parties.

It should be noted that having breached the ACRs, Wardair applied, pursuant to the above letter, to have the Regulations amended and to have Wardair's past breaches of the ACRs declared legal or Wardair alleges it will cancel its summer 1979 charter program.

In addition, the files of the Air Transport Committee (A.T.C.) show that Wardair has been challenged by the A.T.C. and, in fact, on one occasion had operating authority suspended by *Order No. A.T.C. 1979-A-79*. This suspension was upheld on appeal to the Minister of Transport although the duration of the penalty was varied. In spite of this, Wardair admits to continued breaches of the ACRs.

It is my view that the root cause of Wardair's projected financial difficulties is overcapacity

la surcapacité et non pas les règlements restrictifs concernant les affrètements. Toute mesure qu'elle prendra pour remédier ostensiblement à sa situation financière sera inefficace si elle ne règle pas d'abord ce problème.

À cet égard, je crois que la solution réside dans sa gestion et, en termes plus simples, cela signifie faire correspondre sa capacité à la demande du marché. Cet équilibre de la capacité et de la demande peut et pourra éventuellement se faire sans tenir compte des dispenses réglementaires ou des changements de règles que le Comité pourra édicter.

En étudiant le problème de capacité/demande, j'ai constaté qu'à la fin de 1977, la flotte internationale de Wardair était composée de deux Boeing 747 et de deux Boeing 707 soit un total d'environ 1,272 places.[1] Avec la livraison du dernier appareil prévue en mai 1979, le transporteur comptera quatre Boeing 747 et deux DC 10 soit un total de 2,422 places,[2] c'est-à-dire une augmentation de plus de 99 p. 100 de la capacité en moins d'un an et demi.

Au cours de cette même période et à quelques exceptions près, les principaux marchés de Wardair n'ont crû que modestement, certains ayant même fléchi ou étant demeurés stables. Le tableau suivant montre le rendement du marché Canada/R.-U. au cours des deux dernières années. Ce marché est le plus important en Altantique-Nord représentant quelque 60 p. 100 du transport global des passagers Canada/Europe et de loin le plus important pour les exploitants d'ABC.

Passagers transportés - Aller simple milliers

	1977	1978
Exploitants d'affrètements	609	475
Transporteurs à horaire fixe	844	909
Total	1,453	1,384

[1]B-747, 455 places chacun, B-707, 181 places chacun.

[2]DC 10, 301 places chacun.

and not restrictive charter regulations. Any action taken to ostensibly correct Wardair's financial position will be ineffective if it fails to address the overcapacity problem.

In this connection, I believe the solution to the carrier's predicament lies within its own control and, put quite simply, means matching its capacity to the demands of the market. This equalizing of capacity to demand can, and eventually will take place regardless of any regulatory relief or rule changes enacted by the Committee.

In assessing this capacity/demand problem I have noted that at the end of 1977 Wardair's international fleet consisted of two Boeing 747's and two Boeing 707's, giving a total of approximately 1,272 seats.[1] With the delivery of the last new aircraft scheduled for May 1979 Wardair's fleet will consist of four Boeing 747's and two DC 10's giving a total 2,422 seats.[2] This represents a capacity increase of over 90% in less than one and a half years.

During this same period, with a few exceptions, the principal markets Wardair is participating in have grown only modestly and in some cases actually declined or remained static. The following table sets out the performance of the Canada/U.K. market for the past two years. This market is the single most important on the North Atlantic representing some 60% of the total Canada/Europe passenger activity and far and away the most critical to ABC operators.

One Way Passengers Carried In Thousands

	1977	1978
Charter Carriers	609	475
Scheduled Carriers	844	909
Total	1,453	1,384

[1]B-747 at 455 seats each, B-707 at 181 seats each.

[2]DC 10 at 301 seats each.

Il faut noter lorsqu'on évalue les chiffres ci-dessus que le fléchissement apparent du nombre de passagers d'affrètements entre 1978 et 1977 est attribuable dans une large mesure à l'annulation des programmes d'ABC par les transporteurs à horaire fixe et au passage de ce trafic aux programmes concurrentiels d'affrètements dans le cadre de vols à horaire fixe. Ils ne reflètent pas nécessairement une perte de la part du marché des exploitants d'affrètements au profit des transporteurs à horaire fixe. En effet, non seulement Wardair a-t-elle augmenté marginalement le nombre de passagers transportés dans ce marché en 1978 par rapport à 1977, mais elle a accru sans cesse sa part globale depuis les six dernières années.

Le tableau suivant illustre le rendement du marché de Wardair depuis 1970. Ces données, à l'exception de petites mises à jour mineures des chiffres de 1977 et de l'ajout des données de 1978, ont été présentées au Civil Aeronautics Board à Washington par la filiale à part entière de Wardair, International Vacations Ltd. Ces données ont été déposées en avril 1979 à titre d'observations dans le cadre de l'enquête du CAB sur la possibilité de permettre la vente directe d'affrètements par les transporteurs aériens, rôle n° 34965.

LE MARCHÉ D'AFFRÈTEMENT INTERNATIONAL CANADIEN A CRÛ EN MOYENNE DE 24% PAR ANNÉE

Nombre de passagers d'affrètements internationaux canadiens au départ et à l'arrivée (1970-77)

Année	Trafic de Wardair	Trafic total	Trafic de Wardair par rapport au total
1970	167,359	844,501	19.8%
1971	194,678	1,054,030	18.5%
1972	203,697	1,212,284	16.8%
1973	285,376	1,502,996	19.0%
1974	346,346	1,659,549	20.9%
1975	524,166	2,049,097	25.6%
1976	545,240	2,164,904	25.2%
* 1977	633,911	2,291,501	27.7%
** 1978	758,008	2,380,685	31.8%

* Données mises à jour.
** Données ajoutées.

It should be noted when assessing the above figures that the apparent decline in charter passengers between 1978 and 1977 is in large measure due to the cancellation of ABC programs by scheduled carriers and the transference of this traffic to charter competitive programs on scheduled flights. They do not necessarily represent a loss of market share on the part of charter operators to scheduled carriers. Indeed, not only did Wardair marginally increase the number of passengers it carried in this market 1978 over 1977, the company has consistently improved its global share of market over the past six years.

The following table details Wardair's market performance since 1970. This data, except for minor updating amendments to the 1977 figures and the addition of the 1978 figures, was presented to the Civil Aeronautics Board in Washington by Wardair's wholly owned subsidiary, International Vacations Ltd. This material was filed with the CAB in April 1979 as part of Intervac's comments on the Board's investigation into the possibility of allowing direct sale of charter transportation by air carriers, Docket No. 34965.

THE GROWTH IN THE CANADIAN INTERNATIONAL CHARTER MARKET HAS AVERAGED 24% ANNUALLY

Number of Canadian International Charter Passengers Inbound and Outbound (1970-77)

Year	Wardair Traffic	Total Traffic	Wardair's Traffic as a Percent of Total
1970	167,359	844,501	19.8%
1971	194,678	1,054,030	18.5%
1972	203,697	1,212,284	16.8%
1973	285,376	1,502,996	19.0%
1974	346,346	1,659,549	20.9%
1975	524,166	2,049,097	25.6%
1976	545,240	2,164,904	25.2%
* 1977	633,911	2,291,501	27.7%
** 1978	758,008	2,380,685	31.8%

* Figures updated.
** Figures added.

Bien que le titre établisse que le marché d'affrètement international canadien ait crû en moyenne de 24 p. 100 par année, on doit noter tout particulièrement qu'il n'a crû que de 5,8 p. 100 en 1977 par rapport en 1976 et de 3, 9 p. 100 en 1978 par rapport à 1977. Nonobstant ce fait, le trafic passagers de Wardair a augmenté de 16, 3 p. 100 en 1977 par rapport à 1976 et de 16, 4 p. 100 en 1978 par rapport à 1977.

Although the title set out above states the Canadian international charter market has grown an average 24% annually, it should be carefully noted that it only grew 5.8% 1977 over 1976 and 3.9% 1978 over 1977. Notwithstanding this fact, Wardair's passenger traffic grew 16.3% 1977 over 1976 and 16.4% 1978 over 1977.

De plus, les données financières dont disposait le Comité indiquent qu'au cours des cinq dernières années, Wardair a connu dans l'ensemble un meilleur rendement que les deux grands transporteurs de notre réseau intérieur dans l'Atlantique-Nord.

In addition, the financial information available to the Committee indicates Wardair has cumulatively out- performed, on a profit and loss basis, Canada's two trunk-line carriers on the North Atlantic during the last five years.

Wardair a enregistré les niveaux ci-dessus de croissance et obtenu pareille part du marché au cours d'une période où les règlements concernant les affrètements étaient plus restrictifs qu'actuellement.

Wardair has achieved the above levels of growth and market share during a period when the charter regulations were more "restrictive" than at present.

À l'appui des requêtes contenues dans sa lettre du 30 mars 1979, Wardair a comparu devant le C.T.A. et a fourni à titre confidentiel certaines données financières et de trafic pour les services passés et à venir. Les renseignements révèlent que le transporteur prévoit une augmentation globale d'environ 60 p. 100 du trafic en 1979 par rapport à 1978 pour rentabiliser ses services en fonction des offres de capacité planifiées. Toutes les données sur le trafic et le marché dont dispose le Comité et qui sont nombreuses et complètes, ne pourraient appuyer une prévision de cet ampleur *d'un* transporteur. À mon avis, aucun transporteur ne peut escompter réaliser de telles recettes dans nos marchés actuels relativement concurrentiels et mûrs.

In support of the requests contained in its March 30, 1979 letter, Wardair appeared before the A.T.C. and provided certain financial and traffic information for past and future operations on a confidential basis. This information reveals that the carrier is projecting an approximate 60% global growth in traffic 1979 over 1978 in order to achieve an economic operation based on its planned capacity offerings. All of the traffic and market data available to the Committee, which is considerable and comprehensive, would not support a projection of this magnitude by *any* carrier. In my view, no carrier could hope to achieve such gains in today's relatively mature and competitive markets.

L'affirmation selon laquelle une plus grande souplesse dans la réglementation des affrètements contribuerait à atteindre cette ampleur ne tient pas compte du fait que les transporteurs concurrents continueront à livrer concurrence en vertu des nouvelles règles. Aussi, un allégement n'entraînerait que des changements minimes et négligeables dans les parts du marché.

The suggestion that further relaxation of charter regulations would assist in achieving this growth ignores the fact that competing carriers will continue to compete under the new rules. Accordingly, only minimal or negligible shifts in market shares could be expected by such action.

En dépit de la situation du marché précédemment décrite, Wardair a presque doublé sa capacité de 1977 et prétend maintenant avoir de grosses difficultés financières à cause des règlements restrictifs et discriminatoires concernant les affrètements. À mon avis, les importantes

In spite of the stunted market situation previously referred to, Wardair has acquired and deployed capacity almost double its 1977 size and now alleges severe financial hardship as a result of restrictive and discriminatory charter regulations. In my opinion, major regulatory

concessions réglementaires accordées à Wardair dans les circonstances actuelles l'encourageront, elle et d'autres transporteurs, à penser avoir droit à une part du marché proportionnelle à leur capacité disponible, ce qui serait très rétrograde pour l'industrie du transport aérien et le public qu'elle dessert.

Des renseignements confidentiels fournis au C.T.A. par Wardair indiquent que certaines pertes subies ou qu'elle subira sont en fait des pertes des filiales à part entière de Wardair, Intervac et Wardair (U.K.) Ltd.

En arrivant à leur conclusion, mes collègues disposaient des données financières fournies par Wardair. En fait, ces renseignements comprenaient les pertes d'Intervac et de Wardair (U.K.) Ltd. - les affréteurs.

À ce jour, le C.T.A. n'a pas contrôlé les affréteurs et les problèmes financiers de ceux-ci ne devraient pas s'appliquer à des considérations de cette nature.

La partie concernant les regroupements dans le *Règlement sur les transporteurs aériens* vise à réduire les ennuis causés au public en permettant à un transporteur de regrouper deux vols d'ABC distincts dont les ventes étaient faibles en raison d'une mauvaise évaluation loyale du marché. Elle n'avait pas pour but d'exempter un transporteur qui avait délibérément prévu de prendre cette mesure ou qui avait apparemment mal évalué le marché sur une si grande échelle.

Ces regroupements accordés à Wardair ont pour conséquence de permettre au transporteur certains embarquements multiples qui étaient prévus à l'avance. Ainsi les exploitants d'affrètements qui avaient planifié et commercialisé leurs programmes d'ABC conformément au *Règlement* s'en trouveront pénalisés. Je me vois ainsi forcé de conclure que ce type de mesure ne servira qu'à miner le respect du Règlement sur les transporteurs aériens et à encourager les transporteurs à y contrevenir chaque fois que cela est commercialement rentable.

Wardair n'est pas le premier transporteur aérien à avoir acheté un aéronef à un moment donné pour découvrir par la suite que la demande ne correspondait pas à ses prévisions initiales et il ne sera pas le dernier non plus. Des problèmes tels que ceux-ci sont résolus en disconcessions made to Wardair in the present circumstances will encourage that carrier and others to feel entitled to a market share in direct proportion to their capacity available. Such a development would be a serious retrograde step for the air transport industry and the public it serves.

The confidential information supplied to the A.T.C. by Wardair showed that some of the alleged losses incurred or to be incurred by Wardair are, in fact, the losses of Wardair's wholly owned subsidiaries, Intervac and Wardair (U.K.) Ltd.

My colleagues, in arriving at their conclusion, had before them the financial material filed by Wardair. This, by its very nature, included the losses of Intervac and Wardair (U.K.) Ltd. - the Charterers.

To date, the A.T.C. had not controlled charterers nor should the financial problems of charterers be relevant to considerations of this nature.

The Consolidations section of the *Air Carrier Regulations* was designed to alleviate inconvenience to the public by permitting a carrier to consolidate two separate ABC flights that sold poorly due to a *bona fide* market misjudgement. It was not intended to provide relief to a carrier who had deliberately preplanned such action or who had apparently made market misjudgements on such a massive scale.

The practical effect of the consolidations granted to Wardair is to permit the carrier selective multiple pick-ups that were preplanned. This will penalize those charter carriers who planned and marketed their ABC programs in accordance with the Regulations. I cannot but conclude that this type of action will serve to erode respect for the *Air Carrier Regulations* and encourage defiance of them when defiance is commercially expedient.

Wardair is not the first air carrier who purchased aircraft at one point in time only to discover subsequently that the need had not materialized as originally forecast. It will not be the last. Problems such as these are solved by disposing of the excess capacity either temporarily

posant de la capacité excédentaire soit provisoirement par la location, soit de façon permanente par la vente. Je crois savoir que les marchés de location et de vente pour les gros porteurs est actuellement très favorable aux propriétaires. Aussi Wardair pourrait alléger ses pressions financières en choisissant l'une de ces options.

Je ne suis pas persuadé que le public serait sérieusement ennuyé si l'on refusait ces regroupements de vols à Wardair. Des coupures appropriées de la capacité et des fréquences n'entraîneraient pas nécessairement des changements majeurs dans les projets de voyage des passagers de Wardair qui ont fait leur réservation. Par le passé, les transporteurs ont dû prendre de telles décisions et ce, régulièrement et volontairement, y compris Wardair, et ils n'ont pas fait faillite pour autant. Aussi je ne vois pas pourquoi il en serait autrement maintenant.

Les preuves de capacité prévue présentés au Comité par Wardair suggèrent fortement que de telles mesures de rationalisation devront en tout état de cause être prises. Wardair a déjà annulé quelques-uns de ces services ABC nord-atlantiques en avril et en mai.

Les règlements concernant les affrètements ont continuellement et progressivement été révisés et allégés depuis leur introduction en 1972. Ces changements ont eu lieu de façon délibérée et pesée, en tenant compte de tous les facteurs du marché, notamment la nécessité pour le public de bénéficier de services à horaire fixe efficaces, fréquents et viables ainsi que de faibles coûts de transport pour les exploitants à horaire fixe et d'affrètements. La population canadienne a eu le meilleur dans les deux cas. Les transporteurs canadiens, y compris Wardair, ont répondu très efficacement aux besoins du public à l'intérieur de notre régime réglementaire. En effet, les données précédemment citées indiquent que Wardair a pris une expansion considérable à l'intérieur de la structure réglementaire qu'elle considère maintenant discriminatoire et restrictive.

J'ai la ferme conviction que nous courons le risque de miner un régime excellent de services d'affrètements et à horaire fixe en accordant une telle exemption à Wardair dans les circonstances qui ont amené la requête.

by lease or permanently by sale. It is my understanding that the lease and sale markets for wide bodied equipment is presently very favourable to the aircraft owner. Accordingly, Wardair could alleviate its financial pressures by taking advantage of one of these options.

I am not persuaded that the public would be seriously inconvenienced by a denial of these flight consolidations to Wardair. Appropriate cuts in capacity and frequencies would not necessarily produce major changes in the travel plans of booked Wardair passengers. Such actions have been taken regularly on a voluntary basis by carriers in the past, including Wardair. Financial ruin did not befall those carriers then and I see no reason to believe it would now.

The evidence of planned capacity presented to the Committee by Wardair suggests very strongly that such rationalizing actions will have to take place in any event. Wardair has already cancelled some North Atlantic ABCs scheduled for operation in April and May.

The charter regulations have been continually and progressively reviewed and eased since ABCs were first introduced in 1972. These changes have taken place in a deliberate, considered fashion with due regard to all factors in the marketplace including the need of the public for efficient, frequent and viable scheduled services as well as low cost transportation on both scheduled and charter carriers. The Canadian public has had the best of both worlds in this regard. Canadian carriers, including Wardair, have been extremely proficient at meeting these public needs under our regulatory system. Indeed, the data previously set out indicates Wardair has grown considerably under a regulatory structure it now finds discriminatory and restrictive.

It is my firm belief we run a serious risk of undermining our excellent system of charter and scheduled services by granting relief of the type given to Wardair in the circumstances which prompted the request.

Comme l'ont indiqué mes collègues, d'autres exploitants d'affrètements, tant canadiens qu'étrangers, semblent exploiter dans le même climat réglementaire en respectant les règles. De plus, trois transporteurs autorisés se sont plaints que Wardair enfreint le R.T.A. et certains ont demandé la permission de faire de même. Les transporteurs ont été informés que le Comité n'admettra pas de mesures du genre.

Permettre à Wardair de contourner le R.T.A. et subséquemment légitimer ces infractions signifie, à mon avis, donner à Wardair un avantage qui n'a pas été donné à d'autres exploitants d'affrètements à destination et en provenance du Canada.[1]

On doit se rappeler que le Comité ne peut actuellement rien faire pour remédier à la situation désavantageuse dans laquelle se trouvent les autres transporteurs sur le plan de la concurrence, à la suite de l'agrément de la requête en regroupement de Wardair. Malheureusement, cette décision a pour conséquence pratique de pénaliser ceux qui ont observé les dispositions du R.T.A.

Ces transporteurs pourraient mettre en question l'impartialité du C.T.A. en raison du raisonnement utilisé dans l'exemption accordée à Wardair.

Pour toutes les raisons susmentionnées, je ne peux être d'accord avec la décision de mes collègues de permettre le regroupement de vols à Wardair.

As indicated by my colleagues other charter carriers, both Canadian and foreign, appear to be operating in the same regulatory climate within the rules. In addition, three licensed carries have complained that Wardair is breaching the ACRs and some asked to the permitted to do the same. These carriers have been advised that the Committee will not condone such action.

To allow Wardair to breach the ACRs and subsequently legitimize such breaches is, in my opinion, giving Wardair an advantage which has not been given the other charter carriers operating to and from the Canada[1].

One must bear in mind that there is nothing the Committee can do at this time to rectify the competitively disadvantageous position other carriers have been placed in as a result of the granting of these flight consolidations to Wardair. Unfortunately, the practical net effect of this Decision is to penalize those carriers who observed the provisions of the ACRs.

These carriers could question the impartiality of the A.T.C. because of the rationale used in granting relief to Wardair.

For all of the above reasons, I must dissent to the decision of my colleagues allowing the flight consolidations granted to Wardair.

---

[1]A cet égard, je dois souligner que la décision de permettre des voyages en circuit ouvert souples dans le cadre d'ABC a été rendue par le Comité antérieurement aux demandes qui font l'objet de la présente décision. Ce n'est qu'aujourd'hui qu'elle a été rendue publique.

[1]In this connection, I should point out that the decision to allow flexible open-jaw travel on ABCs was made by the Committee some time prior to the requests which are the subject of this Decision. It has simply not been made public until now.

Relative aux requêtes présentées par British Airways Board, Canadian Pacific Air Lines, Limited et Air Canada en révision de la décision n° 5785 du C.T.A.

Répertorié: Re Wardair n° 2

Comité des transports aériens: J.B.G. Thomson (président), A.H. Carver, J.T. Gray, c.r., R. Azzie, M.D. Armstrong, E.H. LaBorde et J.M. McDonough.

Décision n°: 5864
Date de la décision: le 29 juin 1979
Dossier n°: 63-3/79

Transport aérien - Interprétation de l'al. 43.37(6)c) du Règlement sur les transporteurs aériens, *C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3 - Affrètement à réservation anticipée - Requête en regroupement - L'infraction au* Règlement *constitué empêche-t-elle d'accorder la requête en regroupement?*

Le Comité des transports aériens (C.T.A.) avait autorisé Wardair à regrouper certains programmes d'affrètement à réservation anticipée (A.B.C.). Deux sociétés ont déposé une requête en révision et annulation de cette autorisation aux motifs que Wardair avait enfreint certaines dispositions du Règlement sur les transporteurs aériens *portant sur les vols A.B.C. L'al. 43.37(6)c) du* Règlement *prévoit dans ce cas le rejet de la requête en regroupement par le C.T.A.*

Décision: *L'al. 43.37(6)c) exige le rejet d'une requête en regroupement lorsque l'infraction au* Règlement *a trait aux vols A.B.C. proprement dits et non seulement aux dispositions s'appliquant à la requête en regroupement. Maintenir la décision favorable aux requêtes en regroupement, compte tenu de cette interprétation dudit alinéa, minerait la crédibilité du Comité. Cette décision est donc annulée.*

Opinion dissidente des commissaires Armstrong, LaBorde et McDonough: *Wardair ne devrait pas être pénalisée puisqu'elle a admis avoir commis les infractions. Celles-ci ont été commises de bonne foi car Wardair avait des motifs de croire que des modifications seraient apportées aux règlements. Il serait contraire à l'intérêt public que celle-ci subisse un grave préjudice financier. Wardair devrait obtenir les exemptions sollicitées en vertu du pouvoir discrétionnaire prévu à l'art. 21.1 du même* Règlement *et de l'art. 58 de la* Loi nationale sur les transports.

In the matter of applications by British Airways Board, Canadian Pacific Air Lines, Limited and Air Canada for review of A.T.C. Decision No. 5785

Indexed as: Re Wardair No. 2

Air Transport Committee: J.B.G. Thomson (Chairman), A.H. Carver, J.T. Gray, Q.C., R. Azzie, M.D. Armstrong, E.H. LaBorde, and J.M. McDonough.

Decision No.: 5864
Date of Decision: June 29, 1979
File No.: 63-3/79

Air transport - Construction of s. 43.37(6)(c) of the Air Carrier Regulations, *C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3 - Advance Booking Charters - Application for consolidation - Whether breach of* Regulations *bars application.*

Wardair Canada Ltd. had received permission from the Air Transport Committee (ATC) to consolidate certain Advance Booking Charter programs (ABC's). Canadian Pacific Airlines and Air Canada applied for review and rescission of this decision on the grounds that Wardair had violated certain Air Carrier Regulations *concerning the ABC's. Section 43.37(6)(c) of the* Regulations *requires that the ATC deny an application for consolidation in these circumstances.*

Decision: *Section 43.37(6)(c) requires denial of an application for consolidation where a violation of the* Regulations *concerns the ABC's themselves and not merely the application for consolidation. To maintain the decision of granting the consolidation applications, in the face of this interpretation would leave the Committee in a position of disrespect. Accordingly, that decision is rescinded.*

Dissent by Commissioners Armstrong, LaBorde, and McDonough: *Since Wardair admitted the breaches, it should not be penalized. The violations were committed in good faith. Wardair had reason to believe the applicable regulations were being changed. Serious economic damage to Wardair would be contrary to public interest. Wardair should receive discretionary relief under s. 21.1 of the same* Regulations *and s. 58 of the* National Transportation Act.

N.D.L.R: *La décision sur laquelle a été basée cette révision est reproduite ailleurs dans ce recueil. Le Comité de révision dans son* ordonnance du 27 juillet 1979 *a annulé la* décision n° 5864 *du C.T.A. et rétabli la* décision *du C.T.A.* n° 5785. *Cette décision est aussi reproduite ailleurs dans ce recueil. En dernier lieu, la Cour d'appel fédérale a rejeté un appel interjeté par Air Canada* et al. *visant à renverser cette dernière décision du Comité de révision.*

Décisions et ordonnances citées

Décision du C.T.A. n° 5785, datée du 18 avril 1979
Ordonnance du C.R. n° 1979-3, datée du 12 juin 1979

Lois citées

Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 58, 63, 71, 71(2)

Règlements cités

Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3, art. 21.1, 21.1(2), 43.37(6)c)

DÉCISION

Dans la *décision n° 5785* du 18 avril 1979, le Comité des transports aériens (ci-après appelé "C.T.A.") agréait, entre autres, à l'insu de la partie adverse, et ce conformément aux dispositions de l'article 71 de la *Loi nationale sur les transports*, les requêtes présentées par Wardair Canada (1975) Ltd. (ci-après appelée "Wardair") en regroupement de certains programmes d'affrètements à réservation anticipée.

Une fois informées de *ladite décision*, British Airways Board (ci-après appelée "British Airways"), Canadian Pacific Air Lines, Limited (ci-après appelée "CP Air") et Air Canada ont demandé au Comité de révision de la Commission canadienne des transports, conformément à l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*, de réviser et d'annuler *ladite décision*.

Les requérantes soutenaient entre autres que le C.T.A. avait invoqué à tort l'article 71 de la *Loi nationale sur les transports*. Or, dans la

Editor's note: *The decision which was the basis for this review can be found elsewhere in this volume. By its* Order dated July 27, 1979 *the Review Committee rescinded A.T.C.* Decision No. 5864 *and restored A.T.C.* Decision No. 5785. *This Order may also be found elsewhere in this volume. Finally, in November 1979 the Federal Court of Appeal dismissed an appeal filed by Air Canada* et al. *seeking to reverse this latest Review Committee decision.*

Decisions and orders referred to

A.T.C. Decision No. 5785, dated April 18, 1979

R.C. Order No. 1979-3, dated June 12, 1979

Statutes referred to

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 58, 63, 71, 71(2)

Regulations referred to

Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, Vol. 1, c.3, ss. 21.1, 21.1(2), 43.37(6)(c)

DECISION

By *Decision No. 5785*, dated April 18, 1979, the Air Transport Committee (hereinafter "A.T.C.") *inter alia* granted, *ex parte* pursuant to the provisions of Section 71 of the *National Transportation Act*, applications by Wardair Canada (1975) Ltd. (hereinafter "Wardair") for consolidation of certain Advance Booking Charter programs.

Upon being apprised of *Decision No. 5785*, British Airways Board (hereinafter "British Airways"), Canadian Pacific Air Lines, Limited (hereinafter "CP Air") and Air Canada applied to the Review Committee of the Canadian Transport Commission pursuant to Section 63 of the *National Transportation Act*, for a review and rescission of A.T.C. *Decision No. 5785*.

One of the arguments raised by the applicants for review was that the A.T.C. had improperly invoked Section 71 of the *National Trans-*

Partie I de son *ordonnance n° 1979-3* du 12 juin 1979, le Comité de révision a maintenu le recours à cet article 71.

Pour ce qui est des arguments soulevés par les requérantes relativement au bien-fondé de ladite décision, le Comité de révision, se fondant sur l'article 58 de la *Loi nationale sur les transports* pour l'octroi d'une exemption autre que celle demandée, a transmis les requêtes en révision au C.T.A. afin qu'il leur donne suite en vertu des dispositions du paragraphe 71(2) de la *Loi nationale sur les transports*. La décision du Comité de révision à cet égard est contenue dans la Partie II de son *ordonnance n° 1979-3*.

Dans un télex du 14 juin 1979, le C.T.A. donnait avis aux parties qu'il tiendrait une audience le 25 juin 1979 afin d'étudier les requêtes. Le jour suivant, il envoyait un autre télex aux parties les informant de la procédure Ainsi il prévoyait entendre la requête en regroupement de certains programmes d'affrètements avec réservation anticipée de Wardair ainsi que sa demande d'exemption des restrictions réglementaires puis les requêtes d'Air Canada, de CP Air et de British Airways, et enfin la réplique de Wardair.

À l'audience, Wardair a présenté deux motions préliminaires. La première portait que le C.T.A. n'était pas habilité à tenir une audience étant donné que le Comité de révision avait fait erreur en invoquant l'article 58 de la *Loi nationale sur les transports* pour que les requêtes en révision déposées en vertu de l'article 63 de ladite loi le soient en vertu du paragraphe 71(2).

Le C.T.A. a rejeté la motion pour le motif qu'il ne constituait pas le tribunal devant lequel un appel d'une ordonnance du Comité de révision pouvait être interjeté. De toute façon, il estimait que le Comité de révision n'avait pas fait erreur comme on l'affirmait. (Le texte intégral de la décision du C.T.A. au sujet de cette motion est contenu dans le compte rendu des délibérations).

La deuxième motion proposait que l'on modifie l'ordre de procédure de manière que Wardair soit dispensée de représenter son cas et a été rejetée par le C.T.A. à la lumière des circons-

portation Act. The Review Committee, in Part I of its *Order No. 1979-3*, dated June 12, 1979, upheld the A.T.C.'s recourse to the use of Section 71.

With respect to the arguments raised by the applicants for review on the merits of A.T.C. *Decision No. 5785*, the Review Committee, relying on Section 58 of the *National Transportation Act* for granting a relief other than the one applied for, handed the applications for review over to the A.T.C. for processing in accordance with the provisions of subsection (2) of Section 71 of the *National Transportation Act*. The Review Committee's decision, in this respect, is contained in Part II of its *Order No. 1979-3*.

By telex dated June 14, 1979, the A.T.C. gave notice to the parties that it would hold a hearing on June 25, 1979, to deal with the applications. The following day, another telex was sent to the parties to inform them of the order of procedure at the hearing. The order set by the A.T.C. called upon Wardair to present its application for consolidation of certain Advance Booking Charter programs and its requests for relief from regulatory restraints; next in order would be the applications by Air Canada, CP Air and British Airways, followed by Wardair's rebuttal.

At the hearing, two preliminary motions were made by Wardair. The first motion was to the effect that the A.T.C was without jurisdiction to proceed with the hearing because the Review Committee had erred in law in resorting to Section 58 of the *National Transportation Act* to transform applications for review under Section 63 of the Act into applications under Section 71(2) of the Act.

The A.T.C. denied this motion on the grounds that the A.T.C. was not the proper tribunal before which an appeal from the Review Committee's Order could be made. In any event, the A.T.C. was of the view that the Review Committee had not erred as contended. (The full text of the A.T.C.'s decision on this motion is contained in the transcript of the proceedings).

The second motion was for an amendment in the order of procedure by relieving Wardair from having to re-submit its case. The A.T.C. denied this motion in light of the circumstances in

tances qui avaient amené sa *décision n° 5785*. Outre les exposés écrits ainsi que les états financiers confidentiels, le C.T.A. a reçu à deux reprises des exposés oraux des représentants de Wardair aux réunions tenues aux bureaux de la Commission. Certains, bien que pas tous les oraux, avaient trait aux requêtes en regroupement. Ces réunions n'ont fait l'objet d'aucun compte rendu officiel. Ainsi, à moins que Wardair ne resoumette son cas, les requérantes ne pouvaient être pleinement au courant de l'affaire dont Wardair avait initialement saisi le C.T.A. De plus, celui-ci estimait que les preuves que Wardair avait produites devaient faire l'objet d'un contre-interrogatoire de la part des requérantes, parties à la révision. (Le texte intégral de la décision du C.T.A. au sujet de cette motion paraît dans le compte rendu des délibérations.)

Sous réserve de ses motions, Wardair a effectivement représenté son cas, et son témoin, M. T.L. Spalding, a été contre-interrogé par toutes les parties.

British Airways, CP Air et Air Canada ont choisi de ne pas produire de preuves à l'appui de leurs requêtes en annulation de la *décision n° 5785* du C.T.A., préférant plutôt s'en remettre à leur plaidoirie.

Or, un seul exposé des requérantes mérite que le C.T.A., compte tenu du règlement des requêtes, l'étudie, en l'occurrence celui d'Air Canada à savoir que la *décision n° 5785* est contraire à l'alinéa 43.37(6)c) du *Règlement sur les transporteurs aériens* qui stipule ce qui suit:

> Le Comité doit rejeter toute requête en regroupement s'il n'est pas convaincu, d'après les renseignements que renferme la requête, que
>
> a) les vols d'ABC ou les séries de vols d'ABC en circuit qui doivent être regroupés ne seraient pas viables tels qu'ils ont d'abord été approuvés;
>
> b) le regroupement serait dans l'intérêt public; et

which its *Decision No. 5785* had been arrived at. The A.T.C. had, in addition to receiving written submissions, and confidential financial statements, twice received oral submissions from Wardair representatives at meetings held at the Commission's offices. Some, though not all the oral submissions, were pertinent to the consolidation applications. No official record was kept of those meetings. Thus, the applicants for review could not, unless Wardair were to re-submit its case, know the full case that had been originally submitted by Wardair to the A.T.C. Also, the A.T.C. was of the view that the evidence presented to the A.T.C. by Wardair should undergo the test of cross-examination by the applicants for review. (The full text of the A.T.C.'s decision on this motion is contained in the transcript of the proceedings).

Under reserve of its motions, Wardair did re-submit its case, and the Wardair witness, Mr. T.L. Spalding, was cross-examined by all parties.

British Airways, CP Air and Air Canada chose not to adduce any evidence in support of their applications for rescission of A.T.C. *Decision No. 5785*. Instead, they relied on argument.

There is only one argument submitted by the applicants for review that the A.T.C., in view of its disposition of the applications, needs to deal with. That is the argument, developed by Air Canada in particular, that the A.T.C.'s *Decision No. 5785* violates Section 43.37(6)(c) of the *Air Carrier Regulations*. Section 43.37(6) provides as follows:

> The Committee shall deny any application for consolidation unless it is satisfied, on the basis of the information contained in the application, that
>
> (a) the ABC's or back-to-back series of ABC's proposed to be consolidated would not be economically viable as originally approved;
>
> (b) the consolidation would be in the public interest; and

c) toutes les dispositions applicables du présent règlement seront respectées.

La plaidoirie d'Air Canada veut en résumé que Wardair ait, relativement aux vols visés dans les requêtes en regroupement, violé de toute évidence le *Règlement sur les transporteurs aériens*. Dans ces circonstances, Air Canada fait savoir que conformément à l'alinéa 43.37(6)c) dudit *Règlement*, le C.T.A. ne pouvait que rejeter ces requêtes.

L'avocat de Wardair a fait valoir que le règlement auquel l'alinéa en question se rapporte, en est un qui se rapporte à une requête en regoupement. Il a ajouté que si le C.T.A. devait adopter le point de vue selon lequel le règlement invoqué signifie l'ensemble du *Règlement sur les transporteurs aériens*, il en résulterait un raisonnement absurde à savoir qu'un transporteur qui, à un moment donné, enfreint le *Règlement sur les transporteurs aériens*, se verrait à jamais incapable de régler son problème du regroupement.

Le C.T.A. a étudié les plaidoiries de toutes les parties et a tiré la conclusion suivante au sujet de l'interprétation dudit alinéa:

> si, relativement aux affrètements à réservation anticipée faisant l'objet d'une requête en regroupement, le requérant avait enfreint une quelconque partie applicable du *Règlement sur les transporteurs aériens*, alors, le Comité des transports aériens se verrait dans l'impossibilité d'agréer la requête.

Si la Commission canadienne des transports, lorsqu'elle a promulgué le fameux alinéa, avait voulu que le C.T.A. ne s'intéresse qu'aux règlements s'appliquant à une requête en regroupement, elle l'aurait, à notre avis, libellé de la façon suivante: "toutes les dispositions applicables du présent article seront respectées".

Nous croyons que la Commission canadienne des transports a évité d'en arriver à pareille absurdité qui, de l'avis de l'avocat de Wardair, résulte d'une interprétation plus large des mots

(c) all applicable provisions of these Regulations are complied with.

Air Canada's argument, to express it succinctly, is that Wardair had, in respect of the flights which were the subject of the consolidation applications, admittedly breached the *Air Carrier Regulations*. In those circumstances, Air Canada submits that, consistent with paragraph (c) of subsection (6) of Section 43.37 of the *Air Carrier Regulations*, the A.T.C. had no choice but to deny the applications for consolidation.

Counsel for Wardair argued that the regulations to which Section 43.37(6)(c) refers, are the regulations pertaining to an application for consolidation. He submitted that if the A.T.C. were to adopt the view that the regulations referred to mean all of the *Air Carrier Regulations*, this would lead to the absurd result that a carrier who, at one point or other in time, had breached any of the *Air Carrier Regulations*, would forever find the remedy of consolidation unavailable to it.

The A.T.C. has considered the arguments of all parties and has reached the conclusion that Section 43.37(6)(c) has the following meaning:

> if, in respect of the Advance Booking Charters that are the subject of an application for consolidation, the applicant has breached any applicable *Air Carrier Regulations*, then the Air Transport Committee is stopped from granting the application.

Had the Canadian Transport Commission, when it promulgated Section 43.37(6)(c), intended the A.T.C. to concern itself only with the regulations that apply to an application for consolidation, it would, in our opinion, have expressed itself in the following words: "All applicable provisions of this Section are complied with".

We think that the Canadian Transport Commission avoided the absurd result that, in the opinion of counsel for Wardair, follows from the wider interpretation of the words "these Regu-

"du présent règlement", en les faisant précéder de l'expression "toutes les dispositions applicables". Nous estimons que cette dernière expression signifie que seules les parties du *Règlement sur les transporteurs aériens* s'appliquant aux affrètements à réservation anticipée en question dans la requête en regroupement, doivent intéresser le C.T.A. Ainsi formulés, les mots "du présent règlement" se limitent non pas à la requête en regroupement mais aux affrètements avec réservation anticipée qui font l'objet de la requête. Cette limitation donne lieu directement à une limitation dans le temps, dont le résultat final est non pas absurde comme le prétend l'avocat de Wardair, mais tout à fait logique.

Dans l'affaire qui nous occupe, Wardair a admis avoir contrevenu à certaines dispositions du *Règlement sur les transporteurs aériens* applicables aux affrètements à réservation anticipée faisant l'objet des requêtes en regroupement. Nous n'avons d'autre choix que de rejeter lesdites requêtes, sinon nous enfreindrions nous-mêmes les dispositions dudit règlement.

Il est apparu à certains membres du Comité que l'article 21.1 du *Règlement sur les transporteurs aériens* pourrait être invoqué, de manière que le Comité pourrait se voir autorisé à déroger à l'alinéa 43.37(6)c). Après étude toutefois, nous estimons que cela pourrait entraîner une contradiction manifeste dans les mots "Le Comité doit rejeter". Si nous nous autorisions à déroger au fameux article, le mot "doit" perdrait toute signification. De plus, l'article 21.1 vise, selon nous, à exempter les transporteurs aériens de certaines exigences qui leur sont imposées dans ledit règlement, et non pas le Comité. Aussi, avons-nous rejeté cette solution.

Maintenir la décision favorable aux requêtes en regroupement de Wardair, compte tenu de notre interprétation dudit alinéa, signifierait une perte de crédibilité de la part de l'industrie vis-à-vis du Comité. En effet, comment le C.T.A. pourrait-il s'attendre que les transporteurs aériens se conforment au Règlement si lui-même y contrevient? Comment réussirait-il à convaincre les tribunaux et le ministre des Transports

lations", by inserting before those words the expression "all applicable provisions of". It is our view that the expression "all applicable provisions of" means that only those of the *Air Carrier Regulations* that are pertinent to the Advance Booking Charters in question in the application for consolidation, are the regulations with which the A.T.C. need concern itself. Framed thus, the words "these Regulations" are limited in subject matter not to the application for consolidation but to the Advance Booking Charters that are the subject of the application for consolidation. There flows directly from this limitation in subject matter a limitation in time. The final result is not the absurd one seen by counsel for Wardair, but one which is rational.

In the case before us, Wardair has admitted having breached some of the provisions of the *Air Carrier Regulations* applicable to the Advance Booking Charters that are the subject of its applications for consolidations. That leaves us no choice but to deny the applications for consolidation, or else we ourselves would be breaching the provisions of the *Air Carrier Regulations*.

It occurred to some members of the Committee that Section 21.1 of the *Air Carrier Regulations* could be invoked, so that the Committee could authorize itself to depart from Section 43.37(6)(c). Upon consideration however, we are of the opinion that this would result in a manifest contradiction to the words "the Committee shall deny". Were we to authorize ourselves to depart from Section 43.37(6)(c), the word "shall" would become meaningless. Furthermore, we are of the view that Section 21.1 is intended for the purpose of relieving air carriers from having to fulfill some requirement imposed on air carriers in the Regulations, not to relieve the Committee from fulfilling some requirement imposed on it in the Regulations. Accordingly, we have rejected the idea of invoking Section 21.1 for this purpose.

To maintain the decision granting Wardair's consolidation applications, in the face of our interpretation of Section 43.37(6)(c), would, in our opinion, leave the A.T.C. in a position of disrespect in the eyes of the industry. How could the A.T.C. then expect air carriers to comply with the Regulations if the A.T.C. itself contravenes the Regulations? How would the A.T.C. persuade the courts and the Minister of Trans-

de maintenir ses décisions de suspendre ou d'annuler des permis pour le motif qu'il y a violation du *Règlement sur les transporteurs aériens* alors que lui-même y passe outre?

C'est bien à contrecoeur que nous devons rejeter les requêtes à ce stade-ci du programme de Wardair. En effet, de nombreux passagers seront incommodés. Nombre d'entre eux devront annuler leur projet de vacances, et Wardair subira peut-être des pertes financières. Toutefois la perspective de maintenir la décision est encore plus sombre à notre avis.

Si, à la suite de cette décision, Wardair se révèle incapable de transporter tous les passagers qui ont réservé leur place dans le cadre de vols regroupés, le C.T.A. fera tout en son possible pour s'assurer que les besoins des passagers seront satisfaits autrement.

Le fait que le C.T.A. ait fait erreur en agréant les requêtes en regroupement ayant été reconnu, il appartient aux C.T.A. de corriger cette erreur dans les plus brefs délais. Afin de minimiser les ennuis causés au public, de permettre d'autres arrangements de voyage, de permettre à Wardair de réorganiser ses programmes d'affrètement à réservation anticipée et compte tenu de la non-disponibilité actuelle des DC-10, le C.T.A. estime qu'une certaine période de rajustement s'impose. Il a par conséquent décidé que sa décision n'entrera en vigueur que le 1er août 1979 ou lorsque les DC-10 auront été remis en service par la *Federal Aviation Administration* des États-Unis et le ministère des Transports du Canada, selon la plus tardive des deux dates.

Nonobstant la date à laquelle la décision prendra effet, Wardair devra faire face à la possibilité que la direction de British lui refuse l'entrée au Royaume-Uni, à moins que l'autorisation en regroupement ne soit immédiatement annulée. À cet égard, le C.T.A. s'efforcera de négocier, avec la *British High Commission*, un compromis qui tiendra compte des besoins du public voyageur et des problèmes opérationnels pratiques de Wardair.

En conséquence, le Comité des transports aériens annule par la présente la décision d'agréer les requêtes en regroupement de Wardair mentport to uphold its decisions to suspend or cancel licences on the grounds of a breach of the *Air Carrier Regulations*, when the A.T.C. itself willfully disregards those Regulations?

None of us are happy about having to deny the consolidation applications at this advanced stage in Wardair's program. Many passengers may be inconvenienced. Many may have to cancel their vacation plans. And Wardair may incur financial loss. But the prospect of maintaining the consolidation decision is even grimmer, in our opinion.

If, as a result of this decision, Wardair finds itself unable to carry all the passengers that were booked to travel on the basis of consolidated flights, the A.T.C. will use its best efforts to ensure that such passengers' travelling needs are otherwise met.

Having recognized that the A.T.C. erred in law in granting the applications for consolidation, it is incumbent on the A.T.C. to correct this error as soon as is practically possible. In order to minimize the inconvenience to the public, in order to allow time for alternative travelling arrangements to be made, in order to allow Wardair time to rearrange its scheduling of Advance Booking Charter programs, and mindful of the current unavailability of DC-10 aircraft, the A.T.C. is of the view that some sort of readjustment period is necessary. The A.T.C. has, therefore, decided that this Decision shall not take effect until August 1, 1979 or until DC-10 aircraft are recertified to be airworthy by the United States *Federal Aviation Administration* and by the Canadian Department of Transport, whichever event is the later in time.

Notwithstanding the date on which this Decision takes effect, Wardair will have to cope with the threat by the British authorities to deny Wardair entry into the United Kingdom unless Wardair's authority to consolidate is immediately rescinded. In this respect, the A.T.C. will endeavour to negotiate with the *British High Commission* a compromise which realistically takes account of the needs of the travelling public and the practical operational problems of Wardair.

Accordingly, the Air Transport Committee hereby rescinds its decision to grant Wardair the consolidation applications referred to in *Decision*

tionnées dans la *décision n° 5785*. La *décision n° 5785* est donc par la présente modifiée à cet égard seulement.

Opinion divergente des Commissaires M.D. Armstrong, E.H. LaBorde et J.M. Mcdonough à la Décision n° 5864

Nos collègues en sont arrivés majoritairement à la décision d'annuler la *décision n° 5785* concernant le regroupement de certains vols prévus dans le programme d'été de 1979 de Wardair, car celle-ci ayant reconnu avoir contrevenu à certaines dispositions du *Règlement sur les transporteurs aériens* visant les vols ABC qui constituent l'objet de ses requêtes en regroupement, ils n'avaient nul autre choix que de rejeter lesdits requêtes, sinon ce serait eux qui auraient contrevenu audit Règlement.

Nous, les commissaires dissidents, croyons que nos collègues en sont arrivés à cette conclusion en raison du caractère obligatoire du libellé du paragraphe 43.37(6) et parce qu'ils estimaient que la condition c) dudit paragraphe n'avait pas été respectée, Wardair ayant admis y avoir contrevenu.

Nous ne sommes pas tout à fait convaincus qu'il s'agit là de la seule conclusion que l'on puisse tirer. Ledit paragraphe stipule ce qui suit: "Le Comité doit rejeter toute requête en regroupement s'il n'est pas convaincu... que c) toutes les dispositions applicables du présent règlement seront respectées". Wardair a certes violé le Règlement et le Comité l'a instruite, par divers moyens, de prendre certaines mesures pour rendre son programme d'A.B.C. de 1979 conforme au Règlement et a même ordonné la suspension de son permis d'exploitation puisqu'elle avait violé une de ses conditions. Dans la plupart des cas, Wardair a pris les dispositions voulues pour que son programme respecte les dispositions du Règlement, mais informait le Comité, dans son télex du 20 décembre 1978, qu'elle "déposerait une requête en regroupement de tous vols contraires à l'article 43.1 et que l'horaire serait alors correct".

Le Comité n'a pas clairement répondu que la position de Wardair était inacceptable, et nous pouvons donc peut- être affirmer que ce premier a ainsi encouragé Wardair a croire qu'il jugerait

No. 5785. To this extent alone, *Decision No. 5785* is hereby varied.

Dissent of Commissioners M.D. Armstrong, E.H. LaBorde and J.M. McDonough to Decision No. 5864

In arriving at their majority decision to rescind *Decision No. 5785* in respect of consolidation of certain flights in Wardair's 1979 Summer Program, our colleagues concluded that because Wardair admitted to having "breached some of the provisions of the *Air Carrier Regulations* applicable to the Advance Booking Charters that are the subject of its applications for consolidations", they were left with no choice "but to deny the applications for consolidation, or else we ourselves would be breaching the provisions of the Air Carrier Regulations".

We, the dissenting Commissioners, presume that our colleagues reached this conclusion because of the mandatory phraseology of Section 43.37(6) and because, in the light of the admitted breaches of the regulations, they were of the opinion that condition (c) of Section 43.37(6) was not satisfied.

We are not fully convinced that this is the only conclusion that can be reached in this matter. Section 43.37(6) states that the "Committee shall deny any application for consolidation unless it is satisfied"..."(c) all applicable provisions of these regulations are complied with." Admittedly Wardair committed breaches of the regulations and the Committee, by various means, instructed the carrier to take certain steps to bring its 1979 A.B.C. program within the requirements of the regulations and on one occasion ordered the suspension of operating authority as a result of one violation. In most cases Wardair took appropriate steps to make its program satisfy the applicable provisions of the regulations but in its telex of December 20, 1978, it informed the Committee that "application will be made to consolidate any flights that are clearly violative of Section 43.1. The schedule will be correct after consolidations".

The Committee did not respond unequivocally to say that Wardair's position was unacceptable, and it could therefore perhaps be held that by its failure to do so the Committee en-

ses requêtes en regroupement acceptables lorsqu'elle les a enfin déposées dans ses lettres du 2 et 20 mars 1979.

À notre avis, nos collègues prétendent que si un transporteur aérien admet, par souci d'honnêté ou de sincérité, avoir contrevenu au paragraphe 43.37(6), il perd alors tout recours qu'il utiliserait dans le cas d'une requête en regroupement; ce serait d'ailleurs le cas, même si les violations étaient celles constatées par le Comité et avaient, dans certaines circonstances, fait l'objet d'une pénalité que le contrevenant aurait versée. Nous nous étonnons de voir qu'une interprétation si stricte d'un règlement servirait à ne pas obtenir les aveux qu'on attend normalement d'un transporteur. Il nous semble également que pour limiter les dispenses accordées à un transporteur en vertu du Règlement, la violation doit être importante et le règlement violé doit viser les regroupements demandés. Interpréter autrement le Règlement entraînerait des résultats draconiens. Nous estimons en outre que le paragraphe susmentionné présente une réelle ambiguité quant à sa portée et plus particulièrement quant à la signification de l'expression "les dispositions applicables du présent règlement". Après en avoir fait une lecture, il n'est pas évident que ce dernier oblige la requérante à convaincre le Comité qu'elle n'a pas contrevenu à une disposition applicable; il semble toutefois que ce soit la conclusion de la *décision n° 5864*. Dans tous les cas d'ambiguité quant à la signification d'un règlement, la requérante devrait avoir l'avantage. Aussi estimons-nous qu'il n'y a pas lieu de fonder le refus du regroupement demandé sur un libellé vague, et ce jusqu'à ce que la Commission lève l'ambiguité.

Les observations présentées ci-dessus ne servent pas à prouver que nos collègues en sont arrivés à une conclusion fausse, mais à expliquer pourquoi nous ne sommes pas d'accord avec leur raisonnement. Nous ne nous sommes pas sentis tenus de supprimer cette équivoque, car, au contraire de nos collègues, nous ne croyons pas qu'il convienne de fonder la décision sur des considérations uniquement juridiques.

En admettant que son programme de 1979, tel que lancé à l'orgine, contrevenait au *Règle-*

couraged Wardair to believe that the Committee would find its applications for consolidation acceptable when they were finally submitted by letters dated March 2 and March 20, 1979.

It appears to us that our colleagues are saying that if an air carrier, in the interest of candor and honesty, concedes that it breached any of the regulations contemplated in Section 43.37(6) then, effectively, that carrier loses all remedies that might otherwise flow from an application for consolidation, and further, that this would be the case even if the breaches are ones that have been noted by the Committee and have, in certain instances, drawn a penalty imposed by the Committee on the offending carrier, which penalty has been paid. It strikes us that such a strict interpretation of a regulation would serve to suppress admissions that one might otherwise expect a carrier to make. Also, it appears to us that in order to limit a carrier's relief under the regulations, the regulations which are breached must be substantial regulations, the breach must be a major breach, and the regulations breached must be those applicable to the consolidations applied for. To treat the regulations otherwise would lead to Draconian results. Our further view is that there exists in Section 43.37(6) a real ambiguity as to the scope of that section and, more specifically, as to the meaning of the expression "applicable provisions of these regulations" found in Section 43.37(6)(c). It is not clear from a reading of this Section 43.37(6) that an onus is placed on an applicant to satisfy the Committee that the applicant has not breached any applicable regulation but this appears to be the result of the majority decision. Where there is any doubt as to the meaning of a regulation the applicant should have the benefit. Until the Commission resolves the ambiguity, we do not believe that the denial of consolidation should rest on such unclear words.

The foregoing remarks are not offered to show that our colleagues reached an erroneous conclusion but merely to explain what we mean when we say we are not fully convinced by their line of reasoning. We did not feel obliged to resolve this uncertainty because, unlike our colleagues, we did not feel that the decision could be based on legal considerations alone.

In admitting that its 1979 program as originally launched was in violation of the *Air Car-*

ment sur les transporteurs aériens, Wardair a exposé que les violations étaient attribuables au fait qu'elle avait planifié ledit programme en supposant à tort que certaines modifications seraient apportées au Règlement avant son lancement. Elle avait fait cette hypothèse car le Comité examinait alors sérieusement la possibilité d'apporter des modifications au Règlement dans sa correspondance avec l'industrie aérienne et en raison de certaines parties de la déclaration de principe sur les affrètements internationaux du ministre des Transports à l'automne 1978. Elle a également affirmé qu'elle déposerait des requêtes en regroupement si les modifications prévues n'étaient pas apportées à temps. Selon nous, ses explications ne justifient aucunement sa conduite; toutefois, nous reconnaissons que cette compagnie constitue un important affréteur offrant un produit unique sur divers marchés fortement concurrentiels et devant élaborer des plans complets bien à l'avance de la prochaine saison d'exploitation de manière à offrir un service mûr et de haute qualité. Il ressort de tout ceci que Wardair a pris les mesures que l'on sait puisqu'elle ne pouvait se permettre de présenter sur le marché un programme fondé sur un ensemble de règles désuètes, surtout si le Comité des transports aériens devait annoncer la mise en vigueur de règles moins restrictives au cours de la période de planificatoin et de mise en oeuvre du programme de la compagnie.

rier Regulations, Wardair explained that the violations resulted because their planning for 1979 had been based on the erroneous assumption that certain revisions of the regulations would be made before the program was launched. Wardair had based this assumption on the fact that the Committee was actively engaged in studying possible changes in the regulations through correspondence with the Air Transport Industry, and also on certain elements of the Minister of Transport's policy statement on International Charters in the Fall of 1978. Wardair also explained that their fall-back position would be to apply for consolidations if the expected revisions in the regulations were not made in time. We do not find justification for Wardair's conduct in their explanations, but we do acknowledge that Wardair is a large charter carrier offering a single product in several very competitive markets, and in order to supply reliable, high quality service it must make comprehensive plans well in advance of the operating season. Implicit in all this is that Wardair took the course of action it did because it could not afford to be caught in the market-place with a program based on the old set of rules if a more liberal set might be announced by the Air Transport Committee during the company's planning and implementation period.

Nous nous intéressons maintenant à un facteur qui revêt à notre avis une importance capitale, c'est-à-dire l'intérêt public et naturellement l'intérêt national.

We now turn to the matter which we consider to be of paramount importance in this case; this is the matter of the public interest and, indeed, the national interest.

Au cours d'une réunion tenue avec le Comité le 17 avril 1979, les représentants de Wardair ont déclaré, en déposant des prévisions des recettes et des dépenses à l'appui, que s'ils n'obtenaient pas de dispense aux contraintes réglementaires, ce qui leur permettrait d'améliorer leur rendement, la compagnie se verrait forcée d'envisager la cessation de son activité à titre d'affréteur international à la fin du troisième trimestre de 1979, et que si une telle décision était prise, elle devrait le rendre publique vers la fin de mai de manière à faciliter une interruption graduelle des services.

On April 17, 1979, when the officers of Wardair met with the Committee they stated, and produced revenue and expense forecasts to show, that without relief from regulatory restraints which would help them improve their operating efficiency they would be forced to consider ceasing operations as an international charter carrier at the end of the third quarter of 1979, and if such a decision were made it would have to be announced by the end of May to permit an orderly shut-down of services.

Dès l'obtention des regroupements énoncés dans la *décision n° 5785*, elle informait le Comité que les dispenses accordées ne suffiraient pas à garantir sa rentabilité. À ce moment-là, le Co-

On being granted the consolidations listed in *Decision No. 5785* Wardair advised the Committee that the relief thus gained would not be sufficient to ensure economic viability. The

mité n'était pas disposé à consentir des exemptions plus importantes, mais décidait peu après d'accélérer son examen des autres modifications possibles aux règlements relatifs aux affrètements et convoquait une réunion le 9 juillet 1979 pour entendre les derniers témoignages à cet égard.

En prenant ces mesures, le Comité ne se souciait pas de la survie de Wardair en tant qu'exploitant d'affrètement, mais de l'intérêt public. Nous désirons exprimer ici notre ferme conviction que la disparition éventuelle de Wardair constitue, pour l'intérêt public, une menace encore plus grave que la possibilité perçue par nos collègues que le Comité et le *Règlement sur les transporteurs aériens* perdent de leur crédibilité aux yeux de l'industrie aérienne, vu les dispenses accordées.

Dans notre étude de la question de l'intérêt public, nous avons tout d'abord pensé aux nombreux milliers de voyageurs du Canada, de l'Allemagne de l'Ouest, de la Hollande et du Royaume-Uni qui éprouveraient des ennuis, de l'inquiétude ou une vive déception, et devraient possiblement verser des suppléments, si Wardair devait interrompre son programme d'été de vols ABC au plus fort de la saison, en raison de l'annulation de la *décision n° 5785*.

Nous avons ensuite tenté de prévoir l'incidence de la perte de Wardair comme affréteur. Entreprise unique en son genre dans l'industrie aérienne canadienne, elle est le plus important affréteur de voyageurs au Canada et jusqu'à tout dernièrement, elle était la seule à effectuer exclusivement des affrètements internationaux. C'est en grande partie grâce à elle si des centaines de milliers de voyageurs en sont venus à apprécier les multiples possibilités de voyager outre-mer à peu de frais. En raison de sa présence unique sur le marché, le voyageur est assuré, qu'importe le transporteur auprès duquel il achète un affrètement, qu'il effectue des vols réguliers ou d'affrètement, de bénéficier d'un service de haute qualité et sûr et ce, au plus bas prix possible. Aucun autre affréteur ne pourrait remplacer Wardair qui livre concurrence aux transporteurs canadiens assurant des services à horaire fixe, dans l'intérêt de tous les Canadiens qui se déplacent par avion ou sont susceptibles

Committee was not prepared to grant further relief at that time but very shortly afterwards it decided to accelerate its consideration of other possible changes in the charter regulations by calling an informal meeting on July 9, 1979, to hear final submissions on potential rule changes.

In taking these actions the Committee was not motivated by a concern for the survival of Wardair as a Charter Carrier per se but with the public interest, and we, in dissenting from our colleagues' decision, wish to record our very strong conviction that the public interest is threatened to a greater degree by the potential disappearance of Wardair as a Charter Carrier than by the risk perceived by our colleagues that the Air Transport Industry's respect for the Committee and the *Air Carrier Regulations* may be diminished by our action in granting of relief from certain regulatory restraints to charter carriers under the present circumstances.

In considering the public interest we thought first of the many thousands of travellers in Canada, West Germany, Holland and the United Kingdom who would suffer inconvenience, uncertainty and possibly additional costs or complete disappointment if Wardair is forced to disrupt its 1979 Summer A.B.C. Programs at the height of the season by the rescission of the approval to consolidate the series of flights listed in *Decision No. 5785*.

Next we tried to visualize the potential impact of the loss of Wardair as a Charter Carrier. Wardair is unique in the Canadian Air Transport Industry. It is the largest carrier of charter passengers in Canada and until very recently it was the only Canadian carrier devoted exclusively to the carriage of international charter traffic. To a great extent it is through Wardair's efforts that hundreds of thousands of Canadian discretionary travellers have come to enjoy the high level of availability of low-cost opportunities to travel overseas by air. By their unique presence in the market-place they ensure that no matter from which carrier the traveller purchases low-cost travel, whether the carrier is scheduled or charter, he is assured of high quality service and reliability at the lowest possible price. There is no other Canadian Charter Carrier available to replace Wardair in its role of providing competitive stimulus to the Canadian scheduled carriers in the interest of all Cana-

de le faire à destination ou en provenance du Canada. Il nous incombe donc, à notre avis, de faire tout en notre pouvoir, sans toutefois menacer l'intégralité des services aériens à horaire fixe, pour assurer la survie actuelle de Wardair. Nous ne pouvons être convaincus que l'agrément des regroupements demandés permettra d'atteindre ce but, mais nous pouvons être assurés que s'il y avait un risque réel de perdre ce transporteur le 19 avril 1979, le retrait des privilèges accordés ne ferait que l'aggraver.

Grâce à ses efforts dynamiques de commercialisation et de promotion et en raison de la qualité et de la fiabilité de ses services, Wardair a très bien réussi à conquérir les marchés du Royaume-Uni, de la Hollande et de l'Allemagne de l'Ouest. Ainsi n'attire-t-elle pas seulement des devises étrangères au Canada, mais plusieurs milliers de personnes, et est donc la cause indirecte de cet afflux de monnaie étrangère. Étant donné que les taux de change favorisent présentement les devises étrangères, voilà une excellente occasion d'amener encore plus de touristes européens au pays et une raison de plus de tenter d'assurer la survie de Wardair pour qu'elle continue ses efforts dans ce domaine, et ce pour le plus grand bien de l'économie canadienne.

Nous avons exposé plus haut quatre solides motifs de protéger l'intérêt public, le quatrième est moins tangible. En assurant des services de qualité, fiables et sûrs, Wardair s'est taillé une réputation enviable à l'échelle mondiale et est d'ailleurs bien connue au Canada, au Royaume-Uni, en Hollande, en Allemagne de l'Ouest, en Grèce, dans les îles Caraïbes et dans certaines régions des États-Unis d'Amérique. Son importance est telle que l'économie du pays en souffrirait si elle disparaissait de la scène internationale.

Voilà donc nos raisons de croire que dans cette affaire, l'intérêt public justifie les dispenses demandées dans la *décision n° 5785*.

Nous sommes en effet d'avis qu'on doit lui accorder les exemptions sollicitées, en interprétant et en appliquant pertinemment le paragraphe 43.37(6) du Règlement ou le paragraphe 21.1(1) dudit Règlement et l'article 58 de la *Loi nationale sur les transports*. Selon nous, nous pouvons dans les circonstances accorder des ex-

dians who travel, or may travel, by air to or from Canada. In our view, therefore, it is incumbent on us to do anything we can, without unduly threatening the integrity of the scheduled air services, to ensure the survival of Wardair at this time. We cannot be sure that granting consolidation will acomplish this, but we can be sure that if there was indeed a real risk of the loss of this charter carrier on April 19, 1979, it will be worsened by the withdrawal of consolidation privileges at this time.

Through its energetic marketing and promotion efforts and because of the quality and reliability of the service it provides, Wardair has been very successful in building up its sales in the United Kingdom, Holland and West Germany. In so doing the company not only earns foreign currency directly for Canada but it brings to Canada many thousands of passengers and is therefore indirectly responsible for the inflow of currency. At the present time when exchange rates favour the foreign currencies there is an excellent opportunity to further develop this flow of tourists from Europe and we see this as a further reason for trying to ensure that Wardair will survive to continue its efforts in this area for the general benefit of the Canadian economy.

The foregoing are solid elements of the public interest; the fourth is rather less tangible. Wardair has built an enviable reputation for service, reliability and safety in the world community of air carriers and it is well known to the public in Canada, the United Kingdom, Holland, West Germany, Greece, the Caribbean and certain parts of the United States of America. It is a Canadian company of such stature that the image of Canada itself would suffer materially if Wardair as a carrier disappeared from the international scene.

These are our reasons for believing that in this case the public interest requires that Wardair should not be denied the relief granted by *Decision No. 5785*.

We have reached the view that Wardair ought to be given the relief it requested. We believe this can be achieved through a proper interpretation and application of Section 43.37(6) of the regulations or, in the alternative, if that provision is found to be not available to grant relief, then through the operation of Section

emptions en vertu de l'article 21.1; cette disposition vise d'ailleurs à donner au Comité la liberté d'exercer son pouvoir discrétionnaire en faveur de l'intérêt public dans des situations où, en raison de l'existence d'autres règlements, l'agrément de dispenses est impossible ou fait planer des doutes, la formulation du texte de loi étant ambiguë. Bref, cet article sert de soupage de sécurité. On ne doit pas l'employer souvent, mais nous ne devrions pas hésiter à nous en servir dans des cas où il faut agir rapidement pour ne pas nuire à l'intérêt public. Nous croyons qu'il s'agit ici d'un tel cas. Après étude du paragraphe 21.1(2), nous ne pouvons déceler aucun fait qui aille à l'encontre de l'utilisation de l'article 21.1.

Nous estimons pouvoir invoquer l'article susmentionné pour autoriser Wardair à assurer les vols ABC décrits dans son horaire actuel, en embarquant ou débarquant des passagers à un ou plusieurs points du Canada et à un ou plusieurs points d'un autre (ou d'autres) pays qui autorise(nt) l'exploitation de ce genre de services et ce, jusqu'au 1er octobre 1979. En outre, nous jugeons que l'accord des dispenses à ce moment-ci de l'année ne nuirait pas sérieusement aux transporteurs, et si l'on devait prendre une telle décision, l'autorisation devrait également être accordée à tous les transporteurs admissibles des pays desservis qui ont demandé le même traitement, ce qui aurait pour effet d'annuler la plainte de discrimation déposée par la *British Aeronautic Authority* contre Laker.

En résumé, nous croyons qu'il y a lieu d'accorder à la requérante les dispenses demandées conformément au pouvoir que confère au Comité le paragraphe 43.37(6) ou sinon, en vertu de l'article 21.1 du Règlement et de l'article 58 de la *Loi nationale sur les transports*.

21.1(1) of the regulations and the use of Section 58 of the *National Transportation Act*. It is our view that Section 21.1 is available in the present circumstances as an alternative relief-granting mechanism and that this provision in the regulations was put there to provide the Committee with freedom to exercise its discretion in favour of the public interest in situations where, because of the existence of some other regulations, relief is either not possible or the granting of such relief is surrounded by doubt caused by ambiguous wording. In short, Section 21.1 of the regulations is a safety valve. It should not be used often, but we should not shrink from its use when special circumstances require us to move quickly to prevent real harm to the public interest. We think that the present case is just such a situation. We have examined Section 21.1(2) and are unable to find any facts in the present case which would interfere with the use of Section 21.1 to give relief in this case.

In our view Wardair could be given relief on Section 21.1 to grant authority to operate the A.B.C. services set out in its current timetable by picking up or dropping passengers at one or more points in Canada and at one or more points in another country (or countries) where such type of service is permitted by the other country or countries; such authority to terminate October 1, 1979. We believe this could be done at this point in the summer season without serious threat to the scheduled carriers, and if it were to be done the authority should be granted to any eligible carriers of the countries served who applied for the same treatment; this would remove the charge by the British Aeronautic Authority of discrimination against Laker.

In summary, we believe that relief should be granted to the applicant in the terms it seeks either pursuant to the authority vested in the Committee in Section 43.37(6), or, if that provision is not available, we would grant the same relief through the use of Section 21.1 of the regulations, aided by the provisions of Section 58 of the *National Transportation Act*.

Requête présentée par l'Association des consommateurs du Canada en vue d'obtenir des directives de procedure ainsi qu'une ordonnance changeant l'avis de convocation à une assemblée publique à Ottawa le 9 juillet 1979, émis par le Comité des transports aériens le 15 mai 1979, en un avis d'audience publique

Répertorié: Re Association des consommateurs du Canada

Comité des transports aériens: J.B.G. Thomson (président), J.T. Gray c.r., M.D. Armstrong, R. Azzie et E.H. LaBorde.

Décision n°: 5863
Date de la décision: le 22 juin 1979
Dossier n°: 35-4-16

Transport aérien - Procédure et pratique - Assemblée publique portant sur des modifications possibles au Règlement sur les transporteurs aériens, *C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3 - Pouvoir discrétionnaire du Comité des transports aériens de tenir une assemblée ou une audience publique.*

L'Association des consommateurs du Canada a déposé une requête auprès du Comité des transports aériens (C.T.A.) visant l'émission d'une ordonnance modifiant l'avis d'assemblée publique émis par le C.T.A. (au sujet du Règlement sur les transporteurs aériens *concernant les vols nolisés) et y substituant une audience publique. L'Association a fait valoir que les questions impliquées revêtaient une trop grande importance pour être traitées uniquement dans le cadre d'une assemblée à caractère non officiel.*

Décision: *Le C.T.A détient le pouvoir discrétionnaire de décider s'il procédera par voie d'assemblée publique ou d'audience publique en ce qui concerne des modifications possibles au* Règlement. *Le C.T.A. est d'avis que des observations présentées sous la foi du serment et assujetties au contre-interrogatoire n'aideraient pas de façon significative le Comité à formuler les conclusions indiquées dans la présente affaire. La requête est donc rejetée.*

Opinion dissidente des commissaires Thomson et Gray: *La requête devrait être accueillie en raison de l'importance des questions à traiter. Les commissaires dissidents sont aussi d'avis qu'une au-*

Application by Consumers' Association of Canada for Directions in Procedure and for an Order Amending the Notice of Public Meeting dated May 15, 1979, Issued by the Air Transport Committee to be Held at Ottawa on July 9, 1979, to a Notice of Public Hearing for a Formal Evidentiary Hearing

Indexed as: Re Consumers' Association of Canada

Air Transport Committee: J.B.G. Thomson (Chairman), J.T. Gray, Q.C., M.D. Armstrong, R. Azzie, and E.H. LaBorde.

Decision No.: 5863
Date of Decision: June 22, 1979
File No.: 35-4-16

Air transport - Practice and procedure - Informal public meeting concerning possible amendments to Air Carrier Regulations, *C.R.C. 1978, Vol. 1, c.3 - Discretion of Air Transport Committee to hold informal meeting or formal hearing.*

The Consumers' Association of Canada applied to the Air Transport Committee (A.T.C.) for an order amending the A.T.C.'s notice for an informal public meeting (concerning regulations affecting charters), to provide for a formal evidentiary hearing. The Association argued that the issues involved were too important to be relegated to an informal meeting

Decision: *The A.T.C. has discretion whether to hold an informal meeting or a formal hearing concerning possible amendments to regulations. The A.T.C. believes that as concerns the case at hand, representations under oath and subject to cross-examination would not materially aid the Committee in reaching the proper conclusions. The application is thus rejected.*

Commissioners Thomson and Gray *dissenting: The application should be granted in view of the importance of the matters to be considered. The dissenters also believe that a formal hearing*

dience publique permettrait la formulation d'observations plus sérieuses et que certains aspects du fond de cette affaire militent en faveur de la requête.

Lois citées

Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, chap. A-3

Règlements cités

Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3

DÉCISION

Dans l'avis de convocation en date du 15 mai 1979, le Comité des transports aériens a donné avis qu'une assemblée publique serait tenue à Ottawa le 9 juillet 1979 en vue d'entendre les commentaires officiels quant à savoir si le Comité des transports aériens devrait ou non recommander à la Commission canadienne des transports de modifier le *Règlement sur les transporteurs aériens* de manière à refléter certains points énoncés dans le document joint audit avis, lesquels points, si mis en oeuvre, influeraient sur le règlement de la Commission relatif aux affrètements à réservation anticipée et pour voyage tout compris. L'avis de convocation stipulait entre autres que "Les intéressés sont donc priés d'informer le secrétaire d'ici le 25 mai 1979 de leur intention d'assister à l'assemblée et de lui faire parvenir leurs commentaires écrits dans les plus brefs délais possibles, au plus tard le 9 juin 1979". On ajoutait: "On prévoit transcrire le déroulement de l'assemblée, mais celle-ci ne revêtira aucun caractère officiel. Après l'ouverture de la réunion, il y aura exposés oraux (documentés ou non). Des questions ne pourront être posées qu'à l'égard des exposés et avant la clôture de l'assemblée, les participants pourront faire leurs derniers commentaires".

Dans une lettre du 25 mai 1979, l'Association des consommateurs du Canada donnait avis de son intention de participer aux débats et par la même occasion, mettait en doute la formule non officielle adoptée par le Comité pour la rencontre. Dans une lettre du 4 juin 1979, l'Asso-

would provide for more meaningful representations, and that certain aspects of this case's background lend weight to the application.

Statutes referred to

Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3

Regulations referred to

Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3

DECISION

By Notice of Public Meeting dated May 15, 1979, the Air Transport Committee gave notice that a Public Meeting will be held at Ottawa on July 9, 1979, to receive formal representations as to why the Air Transport Committee should or should not recommend to the Canadian Transport Commission that the *Air Carrier Regulations* be amended to reflect certain principles set out in a document attached to that Notice, which principles, if implemented, would affect the Commission's Regulations respecting Advance Booking Charters and Inclusive Tour Charters. The Notice of Public Meeting provided, *inter alia*, "interested persons are urged to notify the Secretary not later than May 25, 1979, of their intention to participate in the meeting. Participants are further urged to make any written submissions they wish to make at the earliest possible time for the early advice of the Committee and, in any case not later that June 9th, 1979". The Notice further provided as follows: "that the proceedings at the public meeting will be recorded, but that the meeting will be conducted in as informal a manner as possible. After the opening of the meeting, oral representations will be invited (with or without supporting documentation). There will be opportunities for questioning for clarification only of representations, but before the termination of the meeting there will be an opportunity for final comment by participants".

By letter of May 25, 1979, the Consumers' Association of Canada gave notice of intention to participate in the proceedings and at the same time questioned the informal procedures adopted by the Committee for the Meeting. By letter of June 4, 1979, the Consumers' Association of Ca-

ciation déposait une requête auprès du Comité demandant que l'assemblée soit changée en une audience publique pour les motifs que les questions à l'étude traitant des affrètements sont d'une extrême importance pour l'avenir du transport aérien au Canada, la nature des services de transport aérien offerts au public et la structure de l'industrie; que les modifications apportées au *Règlement sur les transporteurs aériens* et à la *Loi sur l'aéronautique* de la nature visée dans l'avis de convocation toucheront sérieusement les intérêts financiers des transporteurs aériens, des organisateurs de voyages, des agents de voyages et des utilisateurs des services aériens; que pour ces raisons, la révision des règles d'affrètement ne devrait pas se faire non officiellement comme on le précise dans l'avis susmentionné, mais plutôt conformément à des procédures plus officielles garantissant que la Commission sera saisie des faits qui lui permettront de prendre une décision éclairée et que toutes les parties auront le droit de produire tous les renseignements pertinents à l'appui de leur témoignage et de contre-interroger les autres parties ayant produit des preuves. Copies de la requête et de la lettre du 25 mai 1979 ont été fournies par l'Association à toutes les parties inscrites au dossier.

Dans un télex du 8 juin 1979, le Comité demandait à ces parties de faire parvenir leurs commentaires au plus tard le mardi 12 juin 1979. De toutes les parties, aucune n'appuyait la requête présentée par l'Association. Dans sa réponse, l'Alliance canadienne des associations touristiques a fait savoir qu'elle n'était pas convaincue qu'une assemblée publique était la formule idéale ou celle qui donnerait les meilleurs résultats, mais a ajouté que cette solution est préférable pour traiter des questions pertinentes telles que les modifications de règlements, à un système dans le cadre duquel l'industrie réglementée n'est pas consultée du tout.

Le Comité a étudié la requête de l'Association des consommateurs du Canada ainsi que les exposés des autres parties inscrites au dossier. Il lui est loisible de tenir une assemblée publique ou une audience et également de déterminer quel en sera le genre. Afin de créer ce qui pour-

nada submitted an application to the Committee that the informal Public Meeting be changed to a formal evidentiary hearing on the grounds that the issues under consideration by the Air Transport Committee relating to charter travel are of overwhelming importance to the future of air transportation in Canada, the nature of air transportation services available to the public and the structure of the industry providing such services; that amendments to the *Air Carrier Regulations* and the *Aeronautics Act* of the nature contemplated by the Notice of Meeting will seriously affect the financial interest of air carriers, tour operators, travel agents and consumers of air transportation services; that for these reasons the process of reviewing the air charter rules should not be conducted informally as contemplated by the aforementioned notice, but rather in accordance with more formal procedures which ensure that the Commission will have before it the facts it requires to make an informed decision, and which ensures that all parties to the proceeding have a right to production of all relevant information they require to support their representations as well as the right to test evidence adduced by other parties through cross-examination. Copy of the application and the letter of May 25, 1979, were provided by Consumers' Association of Canada to all parties of record.

The Committee, by telex of June 8, 1979, requested comments from all parties of record to be made no later than Tuesday, June 12, 1979. Of the parties of record that made a response, no party supported the application by the Consumers' Association of Canada for a formal evidentiary hearing. The Alliance of Canadian Travel Associations indicated in their response that it is not convinced that the informal Public Meeting format is the most appropriate format to be followed or the format which will yield the best possible results but stated that the Public Meeting format as proposed by the May 15, 1979, Notice offers a more acceptable approach to such relevant issues as regulatory amendments than does a system in which the industry being regulated is not consulted at all on such matters.

The Committee has considered the application of the Consumers' Association of Canada and the representations made by the other parties of record. The Committee has the discretion either to hold such a Public Meeting or not and also to determine the kind of Public Meeting or

rait être considéré comme le climat le plus propice dans le cadre duquel opinions et exposés des personnes intéressées pourraient être exprimés et débattus librement, le Comité a choisi la première formule.

Selon lui, cette formule idéale permet à tous les participants d'exprimer et de clarifier leurs vues et opinions quant aux conséquences probables de toutes modifications proposées et d'engager le débat avec ceux ayant des vues différentes ou désirant des explications. Le fardeau de la preuve n'incombe nullement aux participants soit pour appuyer les projets de modification ou s'y opposer. S'ils sont mis en oeuvre, ces projets ne peuvent être évalués que d'après la conjoncture actuelle des affrètements à réservation anticipée et pour voyages tout compris et c'est pourquoi le Comité ne peut qu'espérer que les participants fassent valoir de leur mieux leurs opinions ainsi que les raisons. Il estime également que l'assermentation et les contre-interrogatoires officiels n'accroîtront pas la valeur des témoignages ou des points de vue exprimés pas plus d'ailleurs à son avis, qu'ils ajouteront plus de certitude aux opinions exprimées et aux conséquences probables sur les modifications projetées que s'ils étaient faits dans le cadre de la formule proposée dans l'avis de convocation du 15 mai 1979.

La requête présentée par l'Association des consommateurs du Canada n'a pas convaincu le Comité qu'il y aurait avantage à changer l'assemblée publique en une audience publique ou que les participants présenteraient, dans le cadre d'une telle audience, des témoignages ou des points de vue plus constructifs relativement aux modifications projetées. En conséquence, il rejette ladite requête.

Hearing to be held. In order to create what was considered to be the most helpful environment in which opinions and representations of interested persons could be freely expressed and debated, the Committee chose the informal Public Meeting format.

The purpose of the Public Meeting is to enable participants to express their views and opinions in the most convincing manner and to clarify such views to other participants holding opposite or different views. The Public Meeting format was considered most conducive to interested persons expressing their views and opinions as to the probable effect of any of the proposed amendments and engaging in debate with others holding opposite views or desiring clarification of the opinions expressed. There is no onus of proof being placed upon participants either to support or oppose any of the proposed amendments. The effect of the proposed amendments, if enacted, can only be estimated from the existing situation affecting Advance Booking Charters and Inclusive Tour Charters and for this reason, the Committee can only expect that the participants express their considered opinions as convincingly as possible with the ground upon which such opinions are based. The Committee is of the opinion that the quality of representations or opinions expressed will not be enhanced by being made under oath and subject to formal cross-examination. It does not appear to the Committee that having the representations or opinions expressed under oath will add any more certainty either to the opinions expressed or to the probable effects on any of the proposed amendments than if they were made under the proposed informal procedures as set out in the Notice of Public Meeting dated May 15, 1979.

The application made by the Consumers' Association of Canada has failed to persuade the Committee that there will be any advantage to changing the proposed Public Meeting to a formal Evidentiary Hearing or that the participants will, under a formal Evidentiary Hearing, present more constructive representations or opinions in respect of the proposed amendments. Accordingly, the application by the Consumers' Association of Canada for a change of the Public Meeting proposed by the Notice of May 15, 1979, to an Evidentiary Hearing is denied.

Opinion dissidente des commissaires J.B.G. Thomson et J.T. Gray, c.r. au sujet de la Décision n° 5863

Nous avons étudié attentivement la requête présentée par l'Association des consommateurs du Canada (A.C.C.) en vue d'obtenir une ordonnance visant entre autres, à changer l'assemblée publique du 9 juillet 1979 convoquée par le Comité des transports aériens (C.T.A.) dans un avis public du 15 mai 1979, en une audience publique.

Nous sommes en désaccord avec le rejet de la partie de la requête de l'A.C.C. concernant l'assemblée. À notre avis, la demande était fondée et aurait dû être agréée et ce, pour trois raisons:

1. Vu l'importance de la question, le C.T.A. doit disposer des meilleures preuves avant de prendre une décision comme celle dont il est question dans l'avis de convocation.

2. Afin que les parties intéressées puissent être entendues, la procédure ne devrait pas être limitée en excluant les contre-interrogatoires et les répliques sous serment et en créant un climat général où de simples opinions peuvent en fait masquer les faits ou du moins les opinions réelles.

3. Vu les événements qui ont entraîné la décision du C.T.A. de convoquer une assemblée à la date et de la manière proposées.

Importance de la question de l'assemblée du 9 juillet

Nous reconnaissons le fait que dans le cadre de ses fonctions législatives, le C.T.A. peut passer d'un extrême à l'autre: aucune consultation avec les parties visées ou encore tenue d'une audience publique. Or, il a utilisé ces deux formules par le passé ainsi que des variantes.

Toutefois, nous estimons que les points qui seront débattus à l'assemblée du 9 juillet sont d'une importance telle pour le public et l'indus-

Dissent of Commissioners J.B.G. Thomson and J.T. Gray, Q.C., to Decision No. 5863

We have carefully considered the application by the Consumers' Association of Canada (CAC) for an order to *inter alia*, alter the procedure to be used at the July 9, 1979 Open Meeting, called by the Air Transport Committee (A.T.C.) by Public Notice dated May 15, 1979, from an informal meeting to a full evidentiary proceeding.

We must respectfully dissent to the denial of that part of the CAC application dealing with conversion of the July 9th Meeting to an evidentiary proceeding. In our view the request of the CAC had considerable merit and should have been granted. We hold three reasons for this view.

1. The importance of the subject matter requires that the A.T.C. have the best possible evidence available to it prior to reaching a decision as contemplated in the Notice of the Meeting.

2. In order that interested parties may be meaningfully heard the scope of such a proceeding should not be limited by excluding cross-examination and rebuttal evidence under oath and by generally fostering an environment where pure opinion may well displace facts or in the least, factual opinion.

3. The background series of events leading up to the A.T.C.'s decision to convene the Public Meeting at the time and in the manner proposed.

The Importance of the Subject Matter of the July 9th Meeting

We are cognizant of the fact that, in performing its legislative functions, the A.T.C. may proceed from an extreme of no consultations with affected and interested parties to the practice of an oral, evidentiary Hearing. Both techniques have been used by the A.T.C. in the past as well as variations of the middle ground in between.

However, we view the subjects to be discussed at the July 9th Meeting to be of such monumental importance to the Canadian public

trie de l'aviation au Canada ainsi que pour nos relations internationales avec les autres pays que le C.T.A. ne devrait pas exiger moins que les meilleures preuves possibles.

L'avis public du 15 mai faisait allusion aux "derniers commentaires" et fixait des délais de promulgation des changements de règles et une mise en oeuvre prochaine. À notre avis cet élément d'urgence ainsi que la complexité de la nature du sujet viennent appuyer fortement la requête de l'A.C.C.

Importance de la participation des parties visées et intéressées

Bien que nous ne nous opposions pas à la formule de l'assemblée publique habituellement utilisée par le C.T.A., on doit y recourir judicieusement dans le cadre de la compilation de renseignements visant à changer des règlements qui pourraient influer sérieusement sur les droits et privilèges des parties d'une manière habituellement considérée comme entrant dans le cadre des fonctions quasi-judiciaires du C.T.A.

À notre avis, ce qui importe, c'est la nature des changements proposés au Règlement et de leurs ramifications qui pourraient découler des délibérations du C.T.A. À cet égard, et dans la présente affaire, nous estimons que *toutes* les parties intéressées devraient être sur un même pied d'égalité lors de leur témoignage.

Des groupes comme l'A.C.C., manquant d'experts dans le domaine des services aériens, sont sans nul doute désavantagés par rapport à d'autres parties telles que les compagnies aériennes et les organisateurs de voyages, dans un débat où ils peuvent être empêchés de bien vérifier les dépositions d'autres à l'intérieur du cadre général des règles de la preuve.

De plus, il est clair que les transporteurs aériens eux-mêmes ont des vues très divergentes quant à la question de l'assemblée du 9 juillet. De même les parties adverses peuvent se voir empêcher de porter des faits pertinents à l'attention du C.T.A.

Étant donné l'ampleur des changements réglementaires devant être débattus le 9 juillet, nous estimons que la règle de droit d'entendre

and airline industry as well as Canada's international relations with other countries, that nothing less than the best evidence available should be utilized or sought by the A.T.C.

The May 15th Public Notice referred to "final representations" and indicated target dates for rule change promulgation and implementation in the very near future. This seeming element of urgency, coupled with the complex nature of the subject matter, lends, in our view, strong support to the request of the CAC.

The Importance of Meaningful Participation of Interested and Affected Parties

While we have no particular quarrel with the informal Open Meeting format occasionally used by the A.T.C., it should be utilized sparingly when amassing information for the purpose of changing regulations which would clearly and seriously affect the rights and privileges of parties in a manner normally considered four square within the quasi-judicial functions of the A.T.C.

The test, in our view, is the nature of the proposed changes in regulations and the potential ramifications which could flow from such changes as a result of the A.T.C.'s deliberations. In this connection, and in dealing with this particular matter, we are of the view that *all* interested parties should be on as even a keel as possible when presenting their views to the A.T.C.

Groups such as the CAC, lacking direct expertise in airline operations, are undoubtedly at a disadvantage relative to more knowledgeable parties such as airlines and tour operators, in a forum where they can be effectively estopped from adequately testing the submissions of others within the general framework of the rules of evidence.

In addition, it is clear that air carriers themselves have widely divergent views on the subject matter of the July 9th Meeting. In a similar fashion, these parties in adverse interest may well be prevented from bringing to the A.T.C.'s attention facts of a material and relevant issue.

Given the magnitude of the proposed regulatory changes to be discussed on July 9th we are of the view that the basic rule of law, "*audi*

l'autre partie devrait s'appliquer totalement aux délibérations. Cela signifie un moyen utile d'être entendu par *toutes* les parties. La formule non officielle proposée le 15 mai prive à notre avis les participants de ce droit. Dans la présente affaire, les distinctions entre les fonctions législatives, administratives et quasi-judiciaires du C.T.A. sont extrêmement embrouillées et nous choisirions dans la mesure du possible de permettre à toutes les parties de pouvoir au moins participer pleinement.

Évènements qui ont entraîné la décision du C.T.A. de convoquer l'assemblée publique du 9 juillet

Le 3 mai 1979, les représentants de Wardair ont comparu, à leur demande, devant le C.T.A. pour l'informer de certains problèmes financiers et concurrentiels auxquels Wardair faisait face ainsi que pour déposer une requête, sous forme de lettre, en vue d'apporter certains changements immédiats à des règles d'affrètement du Règlement sur les transporteurs aériens (R.T.A.).

À cette réunion, Wardair a informé le C.T.A. qu'à moins que celui-ci ne change les règles régissant les ABC et les AVTC, il se verrait bientôt forcer de régler le problème en supprimant ses services internationaux à la fin du troisième trimestre de 1979. Tout défaut du C.T.A. de se manifester avant le 18 mai 1979 forcerait Wardair à annoncer publiquement ses intentions à cette date.

Le 9 mai, le C.T.A. s'est réuni pour discuter de la lettre du 3 mai de Wardair. Il a alors décidé de reporter la requête de Wardair à une assemblée publique devant être tenue à Ottawa le 23 mai 1979. Les commissaires Thomson, Carver et Gray se sont dits en désaccord avec le court préavis donné aux parties intéressées, 30 jours au moins étant considérés, selon eux, comme raisonnables.

Lors d'une réunion courante du C.T.A. le 10 mai 1979, une motion a été présentée, appuyée et passée, désapprouvée par ailleurs par les commissaires Thomson, Carver et Gray, en vue d'annuler la décision du C.T.A. mentionnée au paragraphe précédent. En contre-partie, le

alteram partem", should apply in as comprehensive a fashion as possible to the proceedings. This means a *bona fide* and meaningful right to be heard for *all* sides. The informal procedure set out in the May 15th Public Notice falls far short, in our view, of ensuring this right to the participants. In this case, the distinction between the A.T.C.'s legislative, administrative and quasi-judicial functions is extremely blurred and we would accordingly fall on the side of the line which, to the extent possible, ensures that all parties at least have the opportunity to participate fully.

The Background of Events Leading up to the A.T.C.'s Decision to Convene the July 9th Open Meeting

On May 3, 1979 representatives of Wardair appeared, at their request, before the A.T.C. to inform the A.T.C. of certain alleged financial and competitive problems facing Wardair as well as to file a letter application for certain immediate changes to be made to the charter rules of the Air Carrier Regulations (ACRs).

At this meeting, Wardair informed the A.T.C. that unless the rules governing ABC and ITC charters were amended Wardair would shortly have to definitively address the problem of closing down their international operations at the end of the third quarter of 1979. In the absence of some indication, prior to May 18, 1979, from the A.T.C. that such amendments may possibly be made Wardair might publicly announce on that date their intentions regarding a shut down of international services.

On May 9th the A.T.C. met to discuss the May 3rd letter application of Wardair. At this meeting the A.T.C. decided to set down Wardair's application for charter rule changes for a Public Meeting to be held in Ottawa on May 23, 1979. Commissioners Thomson, Carver and Gray dissented from the short notice of this meeting being given to interested parties as they felt a minimum 30 days notice was required.

On May 10, 1979, at a regular meeting of the A.T.C., a motion was presented, seconded and passed, dissented to by Commissioners Thomson, Carver and Gray, to rescind the A.T.C.'s decision of the previous day referred to in the paragraph above. In substitute therefore the A.T.C. agreed,

C.T.A. a convenu, de l'avis contraire desdits commissaires, d'émettre un avis public de convocation le 9 juillet relativement à certains changements de règles d'affrètement proposés, élaborés par le commissaire Armstrong après la réunion du 3 mai avec Wardair. Bien que la liste des changements ait été en partie précipitée par la requête du 3 mai de Wardair, il estimait qu'on en parlait depuis assez longtemps pour qu'on s'en occupe selon un horaire établi. De plus, en raison de son évaluation de la situation financière de Wardair, il estimait que le C.T.A. devait agir dans un délai de deux à trois semaines.

À cette réunion du 10 mai, le C.T.A. a décidé de différer au lendemain matin la demande du Président en vue de maintenir ou de rejeter la procédure normale relativement à la requête du 3 mai de Wardair en la distribuant aux parties intéressées pour connaître leurs commentaires.

Le jour suivant, soit le 11 mai 1979, le C.T.A. s'est réuni pour régler l'affaire. Peu après le C.T.A. a été informé qu'un télex venait tout juste d'arriver et que Wardair demandait le retrait de la requête du 3 mai sous réserve d'une nouvelle présentation dans les dix (10) jours accompagnée de modifications et de rajustements.

Le 15 mai 1979, le C.T.A a émis un avis public de convocation pour le 9 juillet, lequel avis et pièces jointes étaient conformes à la décision majoritaire du C.T.A. prise à la réunion susmentionnée du 10 mai.

Le dossier indique que Wardair n'a pas représenté sa requête du 3 mai.

En exposant les événements ayant donné lieu à l'avis de convocation du 15 mai, nous sommes obligés de constater que les commissaires P. Langlois et R. Azzie n'étaient présents à aucune des réunions du C.T.A., soit les 9, 10 et 11, et que le commissaire B. Wolfe était absent à la dernière.

Pour toutes ces raisons et à titre de question de principe et de conscience, nous nous opposons à la décision de nos collègues de rejeter la requête de l'A.C.C. visant à changer l'assemblée publique du 9 juillet en une audience publique.

with Commissioners Thomson, Carver and Gray again dissenting, to issue a public notice for a July 9th Open Meeting setting out certain proposed charter rule changes drawn up by Commissioner Armstrong during the period since the May 3rd meeting with Wardair. Although his list of rule changes were, in part, precipitated by Wardair's May 3rd application he felt they had been around long enough in one form or another to be acted on under a definite timetable. In addition, due to his assessment of Wardair's serious financial condition, he felt the A.T.C. should act on his proposals in two to three weeks.

The A.T.C., at this May 10th meeting, decided to defer until the next morning the Chairman's request for direction as to whether or not normal procedures should continue to be followed with respect to Wardair's May 3rd application by circulating same to interested parties for comment.

The following day, May 11, 1979, the A.T.C. met to decide the matter set out above. Shortly after convening, the A.T.C. was advised that a telex message had just arrived from Wardair requesting withdrawal of their May 3rd application subject to resubmittal within ten (10) days with modifications and adjustments.

On May 15, 1979, the A.T.C. issued a Public Notice for a July 9th Open Meeting, which notice and attachments conformed with the majority decision of the A.T.C. taken at the May 10th meeting referred to above.

The record indicates that Wardair has not resubmitted its May 3rd application for charter rule changes.

In setting out the above background material leading up to the May 15th Notice of Public Meeting, we feel obliged to note that Commissioners P. Langlois and R. Azzie were not present at any of the A.T.C. meetings of May 9th, 10th, and 11th and that Commissioner B. Wolfe was not present at the meeting of May 11th.

For all of the above reasons and as a matter of principle and conscience, we must dissent from the decision of our colleagues to deny the application of the CAC to convert the July 9th Open Meeting to an evidentiary proceeding under oath.

Requête présentée par Wardair Canada (1975) Ltd. en autorisation d'exploiter par affrètement un service aérien commercial de classe 4 au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe H à partir d'une base située à Edmonton (Alberta)

Répertorié: Re Wardair (autorisation d'exploitation)

Comité des transports aériens: J.B.G. Thomson (président), A.H. Carver et M.D. Armstrong.

Décision n°: 5904
Date de la décision: le 16 août 1979
Dossier n°: 2-W157-19

Transport aérien - Permis - Service aérien par affrètement ABC - Aéronef à voilure fixe du groupe H - Service à titre expérimental - Commodité et besoins du public.

Wardair a déposé auprès du Comité des transports aériens (C.T.A.) une requête en autorisation d'exploiter une ligne intérieure de service aérien par affrètement ABC depuis Edmonton en Alberta. Air Canada, Quebecair, Suntours Ltd. et PWA/Transair sont intervenus en opposition à cette requête. Lors de l'audience, des témoins ont été entendus sur la question, à savoir si le service proposé servirait ou non la commodité et les besoins du public. La requérante désirait une autorisation d'exploiter un service d'affrètement ABC à titre expérimental afin d'évaluer si la demande justifierait d'instaurer ce genre de service supplémentaire. Wardair a également fait valoir que le service qu'elle proposait offrir encouragerait la concurrence au sein de l'industrie du transport aérien de passagers.

Décision: *Wardair est autorisée à offrir à titre expérimental le service aérien intérieur ABC proposé pendant une période de deux ans et ce, selon certaines conditions énoncées par le Comité. Le C.T.A. surveillera cette expérience et à la fin de la période expérimentale de deux ans, le Comité effectuera une étude afin de déterminer quel rôle ce genre de service pourrait jouer au niveau des services aériens canadiens.*

Décisions et ordonnances citées

Décision du C.T.A. n° 5369, datée du 6 décembre 1977
Décision du C.T.A. n° 5538, datée du 28 juillet 1978

Application by Wardair Canada (1975) Ltd. for authority to operate a Class 4 Charter commercial air service using fixed wing aircraft in Group H from a base at Edmonton, Alberta

Indexed as: Re Wardair (authority to operate)

Air Transport Committee: J.B G. Thomson (Chairman), A.H. Carver and M.D. Armstrong.

Decision No: 5904
Date of Decision: August 16, 1979
File No: 2-W157-19

Air transport - Licence - ABC air charter service - Group H fixed wing aircraft service - Service on experimental basis - Public convenience and necessity.

Wardair applied to the Air Transport Committee (A.T.C.) for authority to operate a domestic ABC service out of Edmonton, Alberta. Air Canada, Quebecair, Suntours Ltd., and PWA/Transair opposed the application. At the hearing, testimony was heard on the question of whether or not the proposed service would service the public convenience and necessity. In its application, Wardair sought permission to offer an ABC service on an experimental basis in order to determine whether sufficient demand existed to justify the additional service. In addition, Wardair argued that the proposed service would stimulate competitiveness throughout the air passenger industry.

Decision: *Wardair is granted authority to offer the proposed ABC domestic service for two years on an experimental basis, on certain stated conditions. The A.T.C. will monitor the experiment, and at the end of the two-year period will conduct a review to determine what role this type of service should have in Canadian air services.*

Decisions and orders referred to

A.T.C. Decision No. 5369, dated December 6, 1977
A.T.C. Decision No. 5538, dated July 28, 1978

Ordonnance générale de la C.C.T. n° 1977-9, datée du 19 décembre 1977
Ordonnance-en-conseil n° 1978-168, datée du 19 janvier 1978

Lois citées

Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, chap. A-3, art. 64
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 14 et 16(3)

Règlements cités

Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3, art. 18(1) et la partie IV-A en général

Comparutions

John B. Hamilton, c.r., pour CP Air; C.K. Irving et Guy Delisle pour Air Canada; Pierre Gattuso, Richard Look et John E. Martin pour Quebecair; Edwin T. Nobbs c.r., pour Suntours Ltd.; Murray Sigler et Robert Petryk pour PWA/Transair Ltd.; Ian C. Wilkie pour Wardair; D.W. Burtnick pour le gouvernement de l'Ontario; R.A. Morrison pour North West Territorial Airways Ltd.; Doug Crozier pour Alliance of Canadian Travel Associations; G. Tardi et C. Jacques, avocats de la Commission.

DÉCISION

Requête instruite à Ottawa (Ontario) les 5, 6 et 7 mars 1979

Une notification relative à la requête dont il est fait état sous le présent titre a été publiée dans les journaux des régions concernées et des copies desdites notifications, des interventions faites à l'appui ou à l'encontre des requêtes respectives, ainsi que des copies des réponses faites par les requérants dont il s'agit ont été ultérieurement reçues.

Par avis d'audition en date du 19 novembre 1978, cette affaire a été retenue pour présentation en audience publique devant commencer le mercredi 13 décembre 1978, à une date proche de celle-ci, à la fin de l'audience publique pour l'examen des affrètements nationaux par réservation préalable, à la salle d'audience de la Commission, 400 avenue Laurier ouest à Ottawa (Ontario).

C.T.C. General Order No. 1977-9, dated December 19, 1977
Order-in-Council No. 1978-168, dated January 19, 1978

Statutes referred to

Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3, s. 64.

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 14 and 16(3)

Regulations referred to

Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3, s. 18(1) and Part IV-A in general

Appearances

John B. Hamilton, Q.C., CP Air; C.K. Irving and Guy Delisle, Air Canada; Pierre Gattuso, Richard Look and John E. Martin, Quebecair; Edwin T. Nobbs, Q.C., Suntours Ltd.; Murray Sigler and Robert Petryk, PWA/Transair Ltd.; Ian C. Wilkie, Wardair; D.W. Burtnick, Government of Ontario; R.A. Morrison, North West Territorial Airways Ltd.; Doug Crozier, Alliance of Canadian Travel Associations; G. Tardi and C. Jacques, Commission Counsel.

DECISION

Heard at Ottawa, Ontario, on March 5, 6 and 7, 1979.

Notice in respect of the application referred to in the Title hereto was published in newspapers in the areas concerned and copies of the said Notices, interventions supporting or opposing the respective applications and copies of replies by the applicants thereto were subsequently received.

By Notice of Hearing dated November 10, 1978, this matter was set down for a Public Hearing to commence on or about Wednesday, December 13, 1978, at the end of the open meeting for the review of Domestic Advance Booking Charters, in the Commission's Court Room at 400 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario.

Le 20 novembre 1978, Wardair a demandé que le Comité reconsidère la date de ladite audience publique de façon que celle-ci commence le 22 janvier ou le 23 janvier 1979 à Edmonton (Alberta). Le Comité, après avoir tenu compte des réactions des parties en présence, a donné son accord pour ajourner ladite audience publique jusqu'à nouvel avis.

Par avis d'audience en date du 31 janvier 1979, cette affaire a été à nouveau soumise à une audience publique devant commencer le 5 mars 1979, dans la salle d'audience de la Commission, 400 avenue Laurier ouest à Ottawa (Ontario).

Wardair a présenté au commencement de l'audience une requête remaniée par le renversement des pages 6 à 11 de la partie III (particularités relatives au public). Ces pages donnent en détail des renseignements sur les recettes et les dépenses ainsi que sur les plans de disponibilité des aéronefs qui seraient affectés au service envisagé.

Avant l'appel des témoins, le conseil de Wardair a prié le Comité de limiter l'objet de l'audience de la manière suivante:

(a) la requête doit être considérée exclusivement dans le contexte de la réglementation existante, sans tenir compte des possibilités de changements ultérieurs.

(b) la requête doit être considérée sans référence à la question de savoir si le *Règlement sur les transporteurs aériens* sera modifié ou non de façon à permettre à un transporteur aérien de se lier contractuellement en régime national ABC à un organisme affréteur qu'il possède ou auquel il est affilié (article 43.50).

(c) la requête doit être considérée sans référence aux offres de tarif avec réduction prévue au titre des programmes ABC.

CP Air, Air Canada et Suntours ont fait objection à cette demande aux motifs qu'elle écarterait la production d'éléments d'appréciation d'une grande pertinence pour la requête et forcerait le Comité à prendre une décision sans posséder les éléments nécessaires à celle-ci.

À l'appui de sa demande, Wardair a fait valoir que la présente requête portait sur un per-

On November 20, 1978, Wardair requested that the Committee re-schedule the said Public Hearing to commence on January 22 or January 23, 1979, in Edmonton, Alberta. The Committee, after considering the responses of the parties of record, agreed to adjourn the said Public Hearing until further notice.

By Notice of Hearing dated January 31, 1979, this matter was again set down for a Public Hearing to commence on March 5, 1979, in the Commission's Court Room at 400 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario.

Wardair filed an updated application at the beginning of the hearing by replacing pages 6 through 11 of the Part III, Public Particulars These pages detail revenue and expense information as well as projected aircraft availability for the proposed service.

Prior to the calling of oral evidence, counsel for Wardair requested the Committee to limit the scope of the hearing in the following manner:

(a) The application to be considered in the context of existing regulations only, without reference to possible future changes.

(b) The application to be considered without reference to the question of whether or not the *Air Carrier Regulations* will be amended to permit an air carrier to contract domestic ABC's through an owned or affiliated charterer (section 43.50).

(c) The application to be considered without reference to the discount fare offerings of non ABC type programs.

CP Air, Air Canada and Suntours objected to this request on the grounds that it would preclude highly relevant material to the application and force the Committee to make a decision in a vacuum.

In support of its request, Wardair pointed out that the present application was for a Class 4

mis d'affrètement de classe 4 et devait être considérée dans cette perspective sans tenir compte des divers types de permis ou des possibilités de changements ultérieurs du règlement. De plus, Wardair a fait valoir que l'audience publique tenue par le Comité en décembre 1978 avait intégralement traité des questions relatives aux offres de réduction tarifaire sur les services réguliers et qu'elle avait examiné en détail certaines des modifications envisagées en fait de *Règlement sur les transporteurs aériens*. Le conseil de Wardair a fait valoir qu'il serait superflu de traiter à nouveau de ces questions puisque les archives en faisaient maintenant état.

Charter licence and should be considered on that basis without regard to different licence types or possible future regulation changes. In addition, Wardair submitted that the Open Meeting held by the Committee in December 1978 fully covered the material related to discount fare offerings on scheduled services as well as reviewing in detail certain proposed changes to the *Air Carrier Regulations*. Counsel for Wardair submitted it would be redundant to open up these issues again as they were a matter of record.

Le groupe de travail a décidé de réserver son jugement sur la demande de Wardair et a indiqué qu'il prendrait, s'il y a lieu, les décisions qui s'imposent au cours de l'audience publique consacrée aux questions qui font l'objet de la demande. Le groupe de travail a également fait valoir qu'il n'estimait pas que le procès-verbal de la séance publique tenue en décembre sur les questions relatives au régime ABC était de nature à concerner ce cas. La réunion publique était une cession de discussions sans prestation de serment contrairement à une audience visant à recueillir toutes les preuves et tous les témoignages. Toutes les parties présentes à cette réunion, y compris Wardair, se sont mises d'accord sur le fait qu'il ne s'agissait pas de mener ou d'utiliser cette réunion comme moyen d'examen préalable de la présente requête déposée par Wardair.

The Panel ruled to reserve judgment on the Wardair request and indicated that it would make specific decisions (if necessary) during the course of the Hearing regarding matters covered by the request. The Panel also pointed out that it did not view the record of the December Open Meeting on ABC's as transferable to this case. The Open Meeting was an unsworn discussion session as opposed to a full evidentiary hearing. It was agreed by all parties at that meeting, including Wardair, that it would not be conducted or used as a form of examination for discovery as a prelude to the present Wardair application.

Le premier témoin de Wardair était le président et fondateur de cette compagnie, M. Maxwell Ward.

Wardair's first witness was the company's President and founder, Mr. Maxwell Ward.

En ce qui concerne l'intérêt que Wardair porte au régime national ABC, M. Ward a fait allusion à *l'ordonnance en Conseil numéro 1978-168* du 19 janvier 1978 et notamment à l'article de cette ordonnance qui fait état d'une "mise à l'épreuve complète et loyale" de la demande de liaisons aériennes intérieures à bas prix. De l'avis de M. Ward, un essai complet et loyal du marché intérieur à bas prix ne pourrait être réalisé sans que Wardair en sa qualité de plus important transporteur par affrètement du Canada, intervienne dans ce marché.

With respect to the involvement of Wardair in domestic ABC's, Mr. Ward referred to *Order-in-Council No. 1978-168* of January 19, 1978 and in particular that section of the Order calling for a "full and fair test" of the demand for low priced domestic air travel. In Mr. Ward's opinion, a full and fair test of the domestic low price market could not be accomplished unless Wardair, as the largest charter carrier in Canada, was involved.

En discutant de la nécessité de moyens supplémentaires d'exploitation du régime ABC sur les lignes intérieures, M. Ward a fait valoir que

In discussing the need for additional domestic ABC capacity, Mr. Ward stated that the 32,000 seats offered on ABC programs in 1978

les 32,000 sièges offerts en 1978 au titre des programmes ABC étaient ridiculement insuffisants et à fait valoir que les coefficients de remplissage moyen, qui sont de 90%, montrent bien que la demande du marché est supérieure à l'offre.

M. Ward a déclaré que le Canada profiterait des avantages suivants en accordant à Wardair le permis que cette compagnie cherche à obtenir:

(a) Wardair contribuerait à satisfaire à l'ordonnance en Conseil en donnant l'occasion de faire un essai complet et loyal du régime ABC sur les lignes intérieures.

(b) la participation de Wardair au marché intérieur ABC encouragerait les Canadiens à voyager dans leur pays plutôt qu'à l'étranger.

(c) le programme ABC de Wardair déboucherait sur la création d'une activité canadienne.

(d) la présence de Wardair sur le marché agirait comme un stimulant de concurrence qui inciterait les autres transporteurs à réserver à leur clientèle davantage de sièges à bas prix.

M. Ward a estimé que les compagnies qui interviennent pour s'opposer à la requête de sa compagnie le font en raison de la crainte que leur inspire la formidable menace de concurrence que représente Wardair.

M. Ward a fait valoir que si elle obtient un permis, sa compagnie pourra faire son apparition dans le marché intérieur ABC en 1980. Il a également déclaré que Wardair n'aurait recours qu'à des moyens limités pour essayer le marché. Wardair tient à agir de façon sensée et ne veut pas offrir plus de places que le marché n'en justifie. L'intention de cette compagnie est de faire un essai du marché afin d'en déterminer la sensibilité et de se faire une idée des conditions dans lesquelles un courant d'affaires pourrait être créé.

Interrogé contradictoirement par le conseil de CP Air, M. Ward a déclaré qu'il n'était pas prêt à exprimer son accord sur le fait que le nombre de sièges offerts en 1978 sur les lignes intérieures exploitées en régime ABC représentait la réalité de la demande et il n'est pas prêt non plus à se déclarer d'accord sur le fait que les possibilités qui existent en régime ABC, associées à

was ridiculously small and pointed to average load factors of 90% on the flights that were operated as evidence that the market was underserved.

Mr. Ward stated that the following benefits to Canada would accrue from granting Wardair the licence they were seeking:

(a) Wardair would be helping to satisfy the Order-in-Council by providing a full and fair test to domestic ABC's.

(b) Wardair's participation in the domestic ABC market would encourage Canadians to stay at home rather than travel abroad.

(c) Wardair's ABC program would create Canadian industry.

(d) Wardair's presence in the marketplace would act as a competitive stimulant making other carriers provide more low cost seats.

Mr. Ward was of the view that the airlines intervening in opposition to his company's application were doing so out of fear based on the formidable competitive threat Wardair represented.

Mr. Ward stated that if granted a licence, his company would come into the domestic ABC market in 1980. He also stated that Wardair would only offer a limited amount of capacity in order to test the market. Wardair would act responsibly and not offer more lift than the market warranted. Their intention was to "probe" and "test" the market with a view to determining its softness and where traffic could be generated.

During cross-examination by counsel for CP Air, Mr. Ward was not prepared to agree that the number of ABC seats offered domestically in 1978 reflected actual demand nor was he prepared to agree that the existing ABC capacity combined with the CCCF and Nighthawk/Courier offerings of the scheduled carriers constituted a "full and fair test". Mr. Ward stated his com-

celles du CCCF et aux services de nuit des transporteurs aériens constituaient un "essai complet et loyal". M. Ward a indiqué que sa compagnie n'était pas prête à faire une quelconque déclaration au sujet de l'importance du marché tant qu'elle n'aura pas eu la possibilité de faire un essai de celui-ci.

pany was not prepared to make any statement concerning market size until they had a chance to test it.

M. Ward a déclaré que sa compagnie avait presque doublé l'importance de son parc de matériel volant de 1978 à 1979, précisant que le matériel supplémentaire avait été acheté presque exclusivement pour le marché international.

Mr. Ward stated that his company had nearly doubled their fleet capacity in 1979 over 1978 and that this capacity was purchased almost exclusively for the international market.

M. Ward a ajouté que Wardair ne voulait pas, en 1980, se limiter à l'exploitation de trois liaisons intérieures ABC, à savoir, Toronto-Vancouver, Toronto-Calgary et Toronto-Edmonton, précisant que ces vols n'auraient lieu qu'entre mai et septembre. M. Ward a soutenu néanmoins que les restrictions apportées à tout permis accordé à sa compagnie seraient inappropriées et de nature à empêcher l'exécution d'un essai complet et loyal.

He stated that Wardair would confine its domestic ABC operations to three city pairs in 1980, i.e., Toronto-Vancouver, Toronto-Calgary and Toronto-Edmonton and that flights would only be operated May through September. Mr. Ward maintained however that restrictions on any licence granted to his company would be inappropriate as they would inhibit the conduct of a full and fair test.

En réponse aux questions posées par le conseil de Quebecair, M. Ward a déclaré que, bien qu'il ne connaissait pas toutes les raisons pour lesquelles il y a eu en 1978 des annulations en régime ABC, il persistait à penser qu'il fallait offrir davantage de places aux voyageurs.

In response to questions by counsel for Quebecair Mr. Ward said that although he did not know all the reasons for ABC cancellations in 1978 this did not alter his view that more capacity was needed.

Interrogé contradictoirement par le conseil d'Air Canada, M. Ward a déclaré qu'il ne savait pas quel serait en 1979 le nombre approprié de sièges en régime ABC. Il a insisté sur le fait que Wardair ne pouvait pas quantifier le nombre de sièges qu'on pourrait considérer comme correspondant aux besoins du marché intérieur ABC tant que sa compagnie n'aurait pas procédé elle-même à l'essai du marché. Il a également exprimé l'idée que, selon lui, les offres à bas prix faites par les transporteurs réguliers n'avaient rien à voir avec la requête que formule actuellement sa compagnie.

While under cross-examination by counsel for Air Canada, Mr. Ward stated that he did not know what an appropriate number of ABC seats for 1979 would be. He reiterated that Wardair could not quantify what would be an appropriate capacity for the domestic ABC market until his company had tested the market themselves. He also felt that the low price offerings of scheduled carriers were an irrelevant consideration to his company's present application.

En réponse aux questions du conseil de Suntours, M. Ward a déclaré que sa compagnie voulait réaliser un coefficient de remplissage d'au moins 80% en régime ABC. Toutefois, il s'est déclaré incapable de préciser quel coefficient de remplissage inférieur à 80% pourrait conduire sa compagnie à abandonner un programme ABC.

In response to questions from counsel for Suntours, Mr. Ward stated that his company wanted to achieve at least an 80% load factor on ABC operations. However, he did not feel he could identify what load factor less than 80% would lead his company to abandon an ABC program.

Pendant son interrogatoire par le commissaire Armstrong, M. Ward a précisé que le fait d'accorder un permis à sa compagnie ne se traduirait pas par une réduction importante des tarifs ABC puisque ceux-ci étaient actuellement à peu près aussi bas que possible. Il s'est estimé d'avis que l'intérêt qu'en retirerait le public se présenterait sous la forme d'une augmentation des places disponibles à bas prix et d'une amélioration de la qualité, outre l'effet stimulant qu'en retirerait le marché.

En réponse aux questions posées par le commissaire Armstrong en ce qui concerne la situation du Canada par rapport à l'Europe sur l'Atlantique nord, M. Ward a déclaré que le coefficient de remplissage de Wardair était passé de 82% à 73% en 1978 et qu'il y avait eu cette année trop de places disponibles sur la ligne Toronto-Londres.

Le président Thomson a demandé à M. Ward si sa compagnie avait pris en considération d'autres énoncés de politiques gouvernementales relatifs au transport aérien abstraction faite de l'*ordonnance du Conseil privé numéro 1978-168* M. Ward a répondu que non.

En réponse à une question du commissaire Carver, M. Ward a déclaré formellement que même si elle obtenait le permis demandé la compagnie Wardair n'aborderait pas le marché du transport intérieur en régime ABC pendant l'été 1979.

Le second témoin de Wardair était M. Thomas Spalding, vice-président exécutif de la compagnie.

Dans sa déposition, M. Spalding a déclaré qu'il avait assisté et pris part à l'audience qui s'est tenue en septembre 1977 sur le régime ABC ainsi qu'à la réunion publique qui s'est tenu récemment en décembre 1978. En ce qui concerne l'essai complet et loyal envisagé par *l'ordonnance 1978-168 du CP*, il lui apparaît que la meilleure définition à donner de ce régime est l'augmentation des places disponibles sur les lignes intérieures.

Le témoin s'est efforcé de faire allusion à certaines déclarations émanant d'autres personnes ayant participé à la réunion publique de décembre 1978 mais le conseil de CP Air s'y est objecté. Le groupe de travail a décidé que les témoignages

During questioning by Commissioner Armstrong, Mr. Ward stated that the granting of a licence to his company would not result in any significant lowering of ABC fares since these levels were presently about as low as they could go. He felt the benefit to the public would be in the form of more low-price capacity of a higher quality and the stimulative effect this would have on the market.

In reply to Commissioner Armstrong's questions regarding the Canada-Europe situation on the North Atlantic, Mr. Ward said that Wardair's load factor had fallen from 82% in 1977 to 73% in 1978 and that there was too much capacity in the Toronto-London market this year.

Chairman Thomson asked Mr. Ward if his company had taken any other government policy statements regarding air transportation into consideration other than *Privy Council Order No. 1978-168*. Mr. Ward replied that they had not.

In answer to a question by Commissioner Carver, Mr. Ward stated specifically that even if granted the licence requested Wardair would not enter the domestic ABC market in the summer of 1979.

Wardair's second witness was Mr. Thomas Spalding, Executive Vice-President of the company.

Mr. Spalding testified that he had attended and participated in the September 1977 ABC Hearing as well as the recent Open Meeting in December 1978. With respect to the full and fair test envisaged by *PC Order 1978-168* he felt this could best be defined as meaning more capacity being made available for domestic ABC's.

The witness attempted to refer to certain statements made by other persons at the Open Meeting of December 1978 and this was objected to by counsel for CP Air. The Panel ruled that material from the Open Meeting would have to

émanant de la réunion publique devraient être exploités dans les formes convenables, c'est-à-dire par citations à comparaître (subpoena of Witnesses). La méthode consistant à invoquer par oui-dire une déposition quelconque ne saurait être permise.

M. Spalding a déclaré que Wardair avait tenu compte de quatre facteurs principaux en s'efforçant de faire une projection de l'importance de la demande en régime ABC qu'il y aurait lieu de satisfaire. Ces facteurs étaient les suivants:

(a) une étude du marché intérieur sur les liaisons à effectuer entre des villes bien déterminées.

(b) une application globale de l'indice brut des dépenses nationales (GNE pour Gross National Expenditure Index) tel qu'il a été mis au point par le Chase National Bank de New York. Les interprétations que la compagnie Boeing Aircraft donne actuellement de ces indices montrent pour le Canada une croissance annuelle de 5 à 6% du trafic passagers sur les lignes intérieures, croissance qui devrait se poursuivre jusqu'à 1986.

(c) l'influence stimulante qu'a eu sur le trafic l'accès de Wardair au marché du transport sur les lignes intérieures. Wardair estime que les dernières études effectuées ont montré qu'une réduction de prix par rapport aux tarifs des lignes régulières accélérerait la croissance du trafic plus que ne l'indique la prévision économétrique basée sur le GNE.

(d) La bonne réputation de Wardair et son expérience de l'ensemble du marché des transports par affrètements.

M. Spalding a fait allusion au fait que sa compagnie n'avait pas été en mesure d'obtenir beaucoup de données sur les vols effectués en 1978 en régime ABC. Les seules informations dignes d'intérêt que Wardair a pu obtenir consistaient en une étude réalisée par le C.C.T. sous le titre "étude de tarifs à bas prix pour le transport aérien intérieur" (Review of Domestic Low-Priced Air Fares) pour la réunion publique de décembre 1978. Les annexes A3 et A6 de ce document ont été produites par Wardair comme pièces à conviction classées respectivement comme W2 et W3.

be introduced in evidence in the proper fashion, e.g., subpoena of witnesses. The method of introducing any such material by hearsay would not be permitted.

Mr. Spalding stated that Wardair had taken four major factors into account while attempting to project the scope of ABC demand that they would satisfy. These were:

(a) Internal market analysis of specific city pairs.

(b) Overall application of the Gross National Expenditure Index (GNE) as developed by the Chase National Bank in New York. Current use of these GNE interpretations by Boeing Aircraft indicate a 5-6 per cent per year growth in Canadian domestic air travel until 1986.

(c) The stimulative effect on traffic of the entrance of Wardair into the domestic market. Wardair felt current studies showed that a price reduction from the scheduled fares would accelerate traffic growth beyond the GNE econometric forecast.

(d) Wardair's reputation for good service and general charter expertise.

Mr. Spalding referred to the fact that his company was unable to obtain very much data on 1978 ABC operations. The only source of hard data Wardair could locate was a paper prepared by the C.T.C. entitled 'A Review of Domestic Low-Priced Air Fares' for the December 1978 Open Meeting. Appendices A-3 and A-6 of this document were tendered by Wardair as Exhibits W2 and W3 respectively.

La pièce W2 fait état de divers cas réels de transport de passagers en régime ABC notamment en ce qui concerne les liaisons Vancouver-Toronto, Calgary-Toronto et Edmonton-Toronto de janvier au 31 août 1978. La pièce à conviction W3 donne des détails sur les coefficients de remplissage réalisés sur ces lignes ainsi que d'autres informations recueillies pendant la période de juin à août 1978. M. Spalding a tiré les remarques suivantes de ces pièces à conviction.

Exhibit W2 set out various actual passenger carryings on ABC's and, in particular, between Vancouver-Toronto, Calgary-Toronto and Edmonton-Toronto, January to August 31, 1978. Exhibit W3 detailed the load factors on these segments and others during the period June through August 1978. Mr. Spalding observed the following from these exhibits.

Juin, Juillet, Août 1978

	Passagers transportés	Coefficient de remplissage
Toronto-Vancouver	14,105	91%
Toronto-Calgary	2,301	95%
Toronto-Edmonton	1,937	83%

June, July, August 1978

	Passengers Carried	Load Factors
Toronto-Vancouver	14,105	91%
Toronto-Calgary	2,301	95%
Toronto-Edmonton	1,937	83%

En réponse à une question posée par son conseil en ce qui concerne le nombre de sièges disponibles en régime ABC que les autres transporteurs semblent avoir envisagé pour 1979, M. Spalding a fait état des chiffres suivants qui constituent des estimations sur lesquelles Wardair se fie actuellement:

In response to a question from his counsel as to what level of ABC capacity other carriers appeared to be planning for 1979, Mr. Spalding gave the following figures as Wardair estimates at this point in time.

	Sièges disponibles	Augmentation par rapport à 1978
Toronto-Vancouver	19,794	28%
Toronto-Calgary	6,084	252%
Toronto-Edmonton	2,574	11%

	Available Seats	Increase Over 1978
Toronto-Vancouver	19,794	28%
Toronto-Calgary	6,084	252%
Toronto-Edmonton	2,574	11%

M. Spalding était d'avis que ces chiffres ne représentent pas une augmentation importante du nombre de sièges offerts, compte tenu des coefficients de remplissage dont on a fait l'expérience en 1978.

Mr. Spalding was of the view that this was not a significant increase in seat offerings considering the load factor experience of 1978.

En ce qui concerne les offres que Wardair se propose de faire pour 1980 en régime ABC, M. Spalding a confirmé à nouveau le témoignage que M. Ward venait de faire, témoignage selon lequel Wardair se contenterait d'intervenir pen-

With respect to Wardair's 1980 proposed offerings in the ABC market, Mr. Spalding reconfirmed Mr. Ward's previous testimony that Wardair would confine itself to the peak period June through September. However, he did feel

dant la période de pointe de juin à septembre. M. Spalding considère cependant que cette augmentation de la demande pourrait s'étaler sur une plus longue période au cours des années à venir, le fait de laisser régir les prix par les lois de la concurrence devant à cet égard agir comme stimulant.

Répondant aux questions que lui posait le conseil de CP Air, M. Spalding s'est déclaré d'accord sur le fait que l'application de l'indice GNE à l'ensemble du marché canadien du transport aérien, lignes régulières et lignes exploitées par affrètement, était sans incidence sur les divers itinéraires et sur les diverses sortes de tarif. Il s'est également déclaré d'accord sur le fait que le programme proposé par Wardair se traduirait par une augmentation d'environ 50,000 sièges au titre du régime ABC, ce qui, par rapport aux offres de 1979, donnerait lieu aux pourcentages suivants dans le cas des trois liaisons interurbaines que Wardair envisage d'assurer:

Toronto-Vancouver	147%
Toronto-Calgary	178%
Toronto-Edmonton	521%

M. Spalding a estimé qu'il était plus important de considérer l'augmentation envisagée du nombre de sièges en valeur absolue qu'en termes de pourcentages.

M. Spalding a indiqué que le prix aurait un effet stimulant du fait que les prix de CCCF et les prix pratiqués en vol de nuit par les transporteurs réguliers étaient d'environ 7% supérieurs aux prix pratiqués en régime ABC. Il a estimé que le trafic qui résulterait de cette différence provenait d'une stimulation du marché et non d'un détournement du trafic.

En réponse au conseil de Quebecair, M. Spalding a estimé que le marché intérieur en régime ABC aurait pu, en 1978, être égal à trois fois le nombre de sièges réellement offerts dans le cas des trois liaisons interurbains auxquelles s'intéresse Wardair.

Le conseil d'Air Canada a demandé si Wardair avait réalisé dans la perspective de sa requête de quelconques études sur la stimulation du marché. M. Spalding a déclaré que Wardair that this peaking might spread out somewhat in future years and that the introduction of price competition would act as stimulant to this.

During questioning by counsel for CP Air, Mr. Spalding agreed that the GNE related to the total Canadian air market, scheduled and charter, and additionally did not break out various routes or fare types. He also agreed that Wardair's proposed schedule would generate approximately 50,000 additional seats in the ABC market producing the following percentage increase over 1979 offerings in the three city pairs Wardair planned to serve:

Toronto-Vancouver	147%
Toronto-Calgary	178%
Toronto-Edmonton	521%

Mr. Spalding felt the absolute number of seats to be offered was more meaningful than the percentage increases.

Mr. Spalding indicated price would be a stimulative factor in that CCCF, Nighthawk and Courier prices were approximately 7% higher than ABC prices. The traffic attracted by this differential he considered stimulation, not diversion.

In response to counsel for Quebecair, Mr. Spalding estimated that the 1978 domestic ABC market could have handled three times the capacity actually offered in the three city pairs of interest to Wardair.

Counsel for Air Canada asked if Wardair had prepared any stimulation studies pertaining to their application. Mr. Spalding stated that Wardair had considered and rejected this idea

avait envisagé puis écarté cette idée, croyant que de telles études étaient très complexes et difficiles à comprendre.

Interrogé contradictoirement par le conseil de Suntours, M. Spalding a déclaré qu'entre autres éléments, les projections de demande effectuées par Wardair se fondaient sur l'actuel règlement relatif aux affrètements en régime ABC, ce qui signifie que Wardair aurait à se lier par contrat avec des affrèteurs indépendants pour s'assurer la disposition des sièges nécessaires.

À l'heure actuelle cependant, Wardair n'a pas eu la moindre discussion avec des affrèteurs au sujet des programmes ABC sur les liaisons intérieures. M. Spalding a déclaré que de telles discussions ne pouvaient pas avoir de sens tant que le permis actuellement postulé n'aurait pas été attribué.

M. Spalding a déclaré que sa compagnie n'envisageait pas d'assurer d'autres liaisons interurbaines que celles dont il a fait état dans le cas des trois villes importantes puisque le tonnage de ses avions et l'importance du marché, aussi bien que les contraintes qu'imposent les horaires, ne favorisaient d'autres liaisons interurbaines.

Répondant au commissaire Armstrong, M. Spalding a déclaré que l'horaire envisagé pour 1980 était dans une large mesure fondé sur la disponibilité résiduelle des avions venant des lignes internationales et, quoique ces horaires soient actuellement réalistes, Wardair ne voudrait pas se sentir lié par leur existence.

Le troisième témoin de Wardair était M. Robert O'Hara, directeur de la planification du marché de la compagnie. Pendant l'audience principale, M. O'Hara avait déclaré:

(a) le tarif de 3.595¢ par siège-mille dont fait état la pièce à conviction W1 ne se rapporte qu'aux frais d'exploitation des avions tels qu'ils sont déterminés selon les exigences des modifications récemment apportés au *Règlements sur les transporteurs aériens*.

(b) il était possible que d'autres liaisons interurbaines soient ajoutées au projet d'horaire de Wardair s'il était possible de leur donner Toronto comme terminus.

being of the belief that such studies were very complex and difficult to understand.

During cross-examination by counsel for Suntours, Mr. Spalding said that Wardair's projections of demand, etc., were based on existing ABC charter regulations which meant Wardair would have to contract its capacity with independent charterers.

However, to this point, Wardair had not had discussions of any substance with charterers pertaining to domestic ABC programs. Mr. Spalding stated that such discussions could not be conducted in any meaningful way until they had the licence authority presently sought.

Mr. Spalding stated that his company was not considering service to city pairs other than the three major cities referred to since aircraft and market size, as well as scheduling constraints, mitigated against other points.

In response to Commissioner Armstrong, he said the proposed 1980 schedule was largely a product of residual aircraft availability from international operations and, although realistic at this time, they would not want to be restricted to it.

Wardair's third witness was Mr. Robert O'Hara, Manager of Market Planning for the company. During examination-in-chief, Mr. O'Hara stated the following:

(a) The tariff rate of 3.595¢ per seat mile shown in Exhibit W1 relates to aircraft operating costs only as required by the recently enacted amendments to the *Air Carrier Regulations*.

(b) It was possible that other city pairs could be added to Wardair's proposed schedule if they could be tied into Toronto as the terminal point.

(c) les informations financières contenues dans la requête de Wardair sont fondées sur la parité du dollar 1979.

En réponse à une question que lui a posé le conseil de Suntours, M. O'Hara a déclaré que Wardair pourrait probablement s'assurer pour Noël un nombre limité de sièges en régime ABC sur les lignes intérieurs bien que la requête ne fasse pas état de cette possibilité.

M. O'Hara a déclaré que les frais auxquels donne lieu l'exploitation du marché du transport de passagers par affrètement en régime ABC correspondent environ à 40 ou 45% du prix de détail.

Il estime qu'en raison de la multiplicité des escales il pourrait ne pas être financièrement viable ou intéressant, en termes de marché, de combiner le régime ABC intérieur au régime ABC international et Wardair n'envisage actuellement pas de procéder ainsi.

En ce qui concerne les facteurs qui interviennent dans la décision d'un passager de choisir un transporteur ou un programme donné plutôt qu'un autre, M. O'Hara a déclaré que le prix était le premier élément déterminant, à proportion de 8, peut-être de 9, a-t-il estimé, dans le cas d'une échelle de 1 à 10.

Wardair a présenté M. Watson comme un témoin qui agit dans l'intérêt du public en appuyant la requête de Wardair. M. Watson est titulaire d'un baccalauréat en commerce avec spécialisation en économie du transport et il a travaillé dans le domaine du transport aérien pendant seize ans. Actuellement employé par Statistiques Canada, il a précédemment travaillé comme économiste pour le Centre des statistiques de l'aviation et pour le Conseil du transport aérien.

Il s'intéresse depuis de nombreuses années au transport aérien à bon marché et il a assisté à la fois à l'audience sur le régime ABC qui s'est tenu en 1977 et à la réunion publique qui s'est déroulée récemment, en décembre 1978.

Situant le problème dans un contexte général, il est d'avis que le marché intérieur du transport à bas prix attire le maximum de passagers pendant l'été et que les transporteurs à horaire fixe ne pourraient et ne devraient pas

(c) The financial information contained in Wardair's application is based on constant 1979 dollars.

In response to a question by counsel for Suntours, Mr. O'Hara stated that Wardair would probably mount some limited domestic ABC capacity at Christmas even though the application did not deal with this possibility.

Mr. O'Hara stated that the costs associated with a charterer marketing an ABC passenger are approximately 40% to 45% of the retail price.

He felt it might not be financially viable nor attractive in a marketing sense, due to multiple stops, to combine domestic ABC's with international ABC's and Wardair had no plans at this time to do so.

As to the factors affecting a passenger's decision on which carrier or program to choose, Mr. O'Hara said price was the primary determinant. On a scale of 1 to 10 he rated it 8 possibly 9.

Wardair introduced Mr. Watson as a public interest witness supporting the Wardair application. Mr. Watson holds a Bachelor of Commerce degree specializing in transport economics and has worked in the airline field for 16 years. He presently is employed by Statistics Canada and formerly worked in the Aviation Statistics Center and with the old Air Transport Board as an economist.

He has been interested in low priced air travel for a good many years and attended both the 1977 ABC hearing as well as the recent December 1978 Open Meeting.

As a general observation, he felt that the domestic low priced market peaked in the summer and that the scheduled carriers could not and should not provide all the capacity needed to meet this demand. If the scheduled carriers pur-

être les seuls à satisfaire cette demande. Si ces transporteurs faisaient l'acquisition des appareils nécessaires pour leur permettre de satisfaire la demande pendant cette période de pointe, il en résulterait pendant le reste de l'année une immobilisation de matériel qui ne serait pas économique.

À son avis, la solution consiste à laisser d'autres transporteurs aborder le marché avec le matériel dont ils disposent pendant la période de pointe. À cet égard, Wardair a constitué un bon exemple puisqu'il disposait dans le pays de têtes de ligne servant déjà aux vols internationaux.

M. Watson a déclaré que le nombre de sièges offerts en régime ABC ou au titre d'autres tarifs à bon marché lui avait semblé en 1978 insuffisant sur le réseau intérieur pour permettre de faire face à la demande en période de pointe. On ne pourra cependant pas, tant qu'on ne disposera pas de certaines données sur les tarifs préférentiels, définir avec précision l'importance de la demande qui n'a pas été satisfaite.

En réponse au conseil de CP Air, M. Watson a confirmé que ses impressions au sujet des problèmes posés en 1978 par le rapport existant entre la demande en période de pointe et les sièges disponibles s'inspirait de la lecture d'articles de journaux.

En réponse à un conseil de Quebecair, M. Watson a déclaré qu'il lui faudrait étudier l'utilisation des moyens mis en oeuvre par les transporteurs régionaux pour pouvoir déterminer la possibilité d'une augmentation des sièges en régime ABC dans les avions actuellement mis en oeuvre par les compagnies. Il pense cependant, ce qui est une spéculation de sa part, qu'en périodes de pointe la demande est supérieure à l'offre totale.

M. Bruce Roberts se présente comme un témoin intervenant dans l'intérêt du public en tant que représentant du ministère du Développement des affaires et du tourisme de la province de l'Alberta.

M. Roberts a tenu à lire une déclaration rédigée pour insertion au dossier et s'est retiré sans répondre aux questions. Cette manière de faire a donné lieu aux objections du conseil de CP Air et de celui d'Air Canada qui l'ont l'un et l'autre jugée irrégulière.

chased capacity to meet this peak, that capacity would remain uneconomically idle at other times of the year.

In his view, the solution is to allow other carriers with existing capacity into the market to handle the peak demands. In this connection, Wardair was a good example as they had the capacity and inland based terminals already utilized on their international operations.

Mr. Watson stated that it appeared the number of ABC seats and other low price offerings made domestically in 1978 were inadequate to handle peak demand. However, until some data was available on turnaway rates, one could not define the unsatisfied demand with precision.

In response to counsel for CP Air, Mr. Watson confirmed that his impressions of peak demand/capacity problems in 1978 were obtained from newspaper articles.

In reply to counsel for Quebecair, Mr. Watson stated that he would need to study the utilization levels of the Regional Carriers to determine if more ABC capacity was possible in existing fleets. However, he speculated that demand in peak periods exceeded total supply.

Mr. Bruce Roberts presented himself as a public interest witness representing the Department of Business Development and Tourism of the Alberta Government.

Mr. Roberts wished to read a prepared statement into the record and retire without answering questions. This procedure was objected to by counsel for CP Air and Air Canada as being improper.

Étant donné le refus de M. Roberts de répondre aux questions, le groupe de travail a décidé que ses déclarations ne pouvaient pas être acceptées en tant que témoignage rendu sous la foi du serment. M. Roberts a été autorisé à lire sa déclaration pour que celle-ci figure au dossier en tant que déposition faite sans prestation de serment.

Les témoins ci-dessus ayant terminé toutes les dépositions demandées à l'appui de la requête de Wardair, le conseil de CP Air a alors déposé une motion tendant au rejêt de la requête de Wardair aux motifs qu'aucune preuve n'avait en quoi que ce soit été apportée par le requérant conformément aux exigences de l'article 16(3) de la *Loi sur l'aéronautique* qui fait obligation au Comité de s'assurer que le service aérien commercial envisagé est et sera nécessaire dans l'immédiat et dans l'avenir pour donner satisfaction au public et répondre à ses besoins.

À l'appui de cette motion, le conseil de CP Air a soulevé les points suivants:

(a) c'est manifestement au requérant qu'il incombe d'apporter la preuve qu'un service est nécessaire pour donner satisfaction au public et répondre à ses besoins. Il s'agit d'une responsabilité active qui repose sur le requérant et non d'une responsabilité passive laissée à l'initiative de la partie adverse.

(b) le requérant ne s'est pas déchargé de cette responsabilité du fait des dépositions qui ont été présentées, ces dépositions n'ayant pas traité des questions spécifiquement propres à ce cas, par exemple de la stimulation du marché, du détournement de la clientèle, de l'appropriation des services existants.

(c) l'emploi que fait le requérant de l'*ordonnance nº 1978-168 du CP* comme preuve attestée de la satisfaction de l'intérêt et des besoins du public devrait être rejeté. Cette ordonnance ne faisait rien d'autre que de modifier une décision particulière du Comité et n'établissait pas de nouveaux critères d'attribution des permis à la place de l'article 16(3) de la *Loi sur l'aéronautique*. Si l'interprétation que Wardair donne de cette ordonnance est acceptée, quiconque se trou-

The Panel decided, in view of Mr. Roberts' refusal to entertain questions, that this statement could not be accepted as sworn testimony. Mr. Roberts was permitted to read his statement into the record as an unsworn submission.

The above witnesses concluded all evidence called in support of the Wardair application, and at this point, counsel for CP Air put forward a motion to dismiss the application of Wardair on the grounds that no evidence whatsoever had been adduced by the applicant in conformity with the requirements of Section 16(3) of the *Aeronautics Act*, which requires the Committee to be satisfied that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.

In support of this motion, counsel for CP Air raised the following points:

(a) The onus of proving a service is required by the public convenience and necessity is squarely on the applicant. It is a positive onus on an applicant not a negative onus on an intervener in opposition.

(b) The applicant has failed to discharge this onus on the basis of the evidence presented as this evidence failed to deal with specific issues relevant to the case, i.e. stimulation, diversion, adequacy of existing services.

(c) The applicant's use of *PC Order 1978-168* as supporting evidence of public convenience and necessity should be rejected. This Order simply amended a specific Decision of the Committee and did not establish new licensing criteria in place of 16(3) of the *Aeronautics Act*. If Wardair's interpretation of this Order is accepted then anybody possessing a Class 4 licence of any kind is entitled to participate in the program which is referred to in the Committee's original Deci-

vera en possession d'un quelconque permis de classe 4 sera alors en droit de participer au programme dont il est question dans la décision originelle du Comité et dans l'ordonnance du Conseil privé. Telle n'était pas l'intention du gouvernement.

(d) l'interprétation que le requérant donne de la politique du gouvernement en se fondant sur l'*ordonnance 1978-168 du CP* est incompatible avec les autres politiques du gouvernement, par exemple en ce qui concerne les restrictions apportées dans le cas de CP Air au nombre de places disponibles en service transcontinental.

(e) à l'appui de sa requête, Wardair a produit quatre témoins dont trois étaient ses propres employés. Le quatrième, M. Watson, a admis que ses informations sur les services intérieurs en régime ABC provenaient de la presse écrite.

Le seul témoin indépendant, M. Roberts, a fait sans avoir prêté serment une déclaration dont les termes n'ont pas été vérifiés.

La motion présentée par CP Air a reçu l'appui du conseil de Quebecair et de celui d'Air-Canada et a fait objection aux conseils de Wardair et de la province de l'Ontario.

De plus, CP Air, Air Canada et Quebecair ont indiqué qu'ils n'avaient pas l'intention d'apporter un quelconque témoignage en réfutation de la requête présentée par Wardair, quelle que soit la décision prise par le groupe de travail à l'égard de la motion.

Le conseil de la province de l'Ontario a émis l'idée que le fait d'accepter la motion de CP Air reviendrait à imposer à Wardair un critère de preuve différent que celui qui a été exigé des compagnies qui exploitent actuellement le régime ABC sur les lignes intérieures. À l'appui de cette proposition il a fait valoir que tandis que ces exploitants possédaient les licences de classe 4 appropriées avant l'adoption du régime ABC sur les lignes intérieures, le règlement ne permettait pas d'en faire usage pour cette fin. À son avis, ces exploitants ont reçu l'autorisation d'exploiter un régime ABC par suite de l'audience de septembre 1977 sans avoir apporté la preuve que leur service répondait à l'intérêt et aux besoins du public.

sion and in the Privy Council Order. This was not the intention of the government.

(d) The applicant's interpretation of government policy in *PC Order 1978-168* is at odds with other government policy, i.e., the transcontinental capacity restrictions on CP Air.

(e) Wardair produced four witnesses in support of their application, three of whom were employees of the company. The fourth, Mr. Watson, admitted his information on domestic ABC's was obtained from newspapers.

The only independent witness, Mr. Roberts, presented an unsworn and untested statement.

The CP Air motion was supported by counsel for Quebecair and Air Canada and opposed by counsel for Wardair and the Province of Ontario.

In addition, CP Air, Air Canada and Quebecair indicated that they did not intend to call any rebuttal evidence on the application by Wardair regardless of the Panel's ruling on the motion.

Counsel for the Province of Ontario suggested that acceptance of the CP Air motion would be imposing a different standard of proof on Wardair than was required of existing domestic ABC operators. In support of this proposition he pointed out that while current domestic ABC operators possessed the appropriate Class 4 licences prior to the advent of domestic ABC's, the Regulations did not permit them to be used for that purpose. In his view, they were granted ABC authority as a result of the September 1977 Hearing without having proved public convenience and necessity.

Le conseil de la province de l'Ontario a estimé qu'il serait déloyal d'empêcher Wardair de transporter des Canadiens au Canada alors qu'il a obtenu un permis pour transporter des Canadiens hors du pays.

Counsel for Ontario felt it would be unfair to prohibit Wardair from carrying Canadians within Canada when it was licensed to carry Canadians outside of the country.

À son avis, le requérant a de prime abord apporté la preuve qu'il répondait à l'intérêt et aux besoins du public et dans les circonstances qui entourent l'exploitation d'un service en régime ABC on ne saurait trop dire quels renseignements probants quiconque pourrait produire en faveur de ce genre de service.

In his opinion, the applicant had made at least a *prima facie* case of public convenience and necessity and that in the circumstances of the ABC experiment, it was questionable as to how much hard data anyone could produce in support of this type of service.

S'opposant à la motion, le conseil du requérant a fait valoir que toutes les preuves disponibles ont été produites à l'égard des services intérieurs exploités en régime ABC. Il a fait remarquer que l'audience qui s'était tenue en 1977 sur le régime ABC avait donné lieu, après modification du fait de l'*ordonnance 1978-168 du CP*, à l'autorisation non assortie de restrictions de faire exploiter le régime ABC par les transporteurs de classe 4. Wardair, qui a pourtant participé à cette affaire et possédait un permis de classe 4 est obligé de produire une preuve supplémentaire en raison des regroupements de poids relatifs à son permis d'exploitation des lignes intérieures.

In opposition to the motion, counsel of the applicant submitted that as much proof as was available had been produced with respect to domestic ABC operations. He pointed out that the 1977 ABC hearing resulted, after variance by *PC Order 1978-168*, in the allowance of unlimited ABC operations by Class 4 carriers. Wardair had been a participant in that case and possessed a Class 4 licence, yet is required to produce additional evidence due to the weight groupings of its domestic licence.

Le conseil de Wardair a déclaré en outre que malgré un grave manque d'informations sur les programmes ABC des lignes intérieures, le requérant avait produit des éléments matériels d'information sur le trafic et les coefficients de remplissage et marchés dont il s'agit ainsi que des témoignages sous la foi du serment de spécialistes, en l'occurence MM. Ward, Spalding et O'Hara. Après avoir considéré les arguments invoqués par tous les conseils, le groupe de travail a rendu la décision suivante:

Counsel for Wardair further stated that in spite of a serious lack of information on domestic ABC programs, the applicant had produced material traffic data and load factors in the relevant markets as well as the sworn expert testimony of Messrs. Ward, Spalding and O'Hara. After considering the arguments advance by all counsel the Panel delivered the following ruling:

> CP Air, soutenu par Air Canada et par Quebecair, a présenté une motion demandant que le groupe de travail rejette la requête que Wardair a déposée en vue de l'obtention d'un permis de classe 4 du groupe H au motif que Wardair n'avait pas produit une preuve quelconque, comme l'exige l'article 16(3) de la *Loi sur l'aéronautique* que l'intérêt et les besoins du public pouvaient être invoqués.

> CP Air, supported by Air Canada and Quebecair, has submitted a motion requesting that the panel dismiss Wardair's application for a Class 4, Group H licence on the basis that Wardair has not produced any evidence of public convenience and necessity which is required by section 16(3) of the *Aeronautics Act*.

Nous sommes d'avis que Wardair a produit certaines preuves qu'on pouvait invoquer l'intérêt et les besoins du public. Que ces preuves soient adéquates ou suffisantes pour satisfaire aux exigences de l'article 16(3) de la *Loi sur l'aéronautique* est une conclusion que nous ne voulons pas tirer en ce moment.

Cette conclusion sera sujette à une décision que prendra ce groupe de travail à propos du bien-fondé de la requête, lorsque ledit groupe de travail aura à sa disposition toutes les preuves que les parties en présences sont prêtes à produire.

En conséquence, la motion de CP Air est rejetée et le groupe de travail poursuivra ses auditions et nous demandons une nouvelle fois aux conseils des parties intervenantes de présenter de nouvelles preuves. Si aucun autre témoignage n'est apporté nous entendrons le dernier plaidoyer à ce moment.

Après que la décision ci-dessus ait été rendue, le conseil de CP Air a fait savoir que sa compagnie n'envisageait pas de poursuivre sa participation à l'audition.

Le conseil de Suntours a fait citer comme témoin M. Léonard Nathan premier vice-président de cette compagnie.

M. Nathan a déclaré que Suntours avait en 1978 participé en tant qu'affrèteur aux activités du marché intérieur en régime ABC et il a produit une pièce à conviction marquée S1 qui précise dans le détail l'expérience que sa compagnie a acquise au cours de cette période.

M. Nathan a aussi produit comme pièce à conviction S2 le programme que Suntours a élaboré en fait d'affrètement en régime ABC sur les lignes intérieures. Ce programme permettrait d'asurer 61,736 places aller à partir de onze points d'origine desservant 26 liaisons interurbaines. Comparé au programme 1978 de Suntours, ces chiffres représentent une augmentation de 11.5% des sièges, avec trois points d'origine supplémentaires et 13 nouvelles combinaisons de liaisons interurbaines.

It is our opinion that Wardair has produced some evidence of public convenience and necessity. Whether this evidence is adequate or sufficient to meet the requirements of section 16(3) of the *Aeronautics Act* is a determination we will not make at this time.

That consideration will be the subject of a decision by this panel on the merits of the application, when the panel has at its disposal all the evidence the parties are prepared to adduce.

Accordingly, the CP Air motion is quashed and the panel will continue with the hearing and we now call, once again, counsel for the interveners to present further evidence. If no further testimony is adduced we will hear final argument at this time.

After the above ruling was delivered, Counsel for CP Air indicated that his company did not propose to participate further in the hearing.

Counsel for Suntours called as its witness Mr. Leonard Nathan, Senior Vice-President of that company.

Mr. Nathan stated that Suntours had participated as a charterer in the domestic ABC market in 1978 and entered an Exhibit marked S1 which detailed his company's experience for that period.

Mr. Nathan also entered as Exhibit S2 the Suntours domestic ABC program for 1979. This program would provide 61,736 one-way seats from 11 origin points serving 26 city pairs. Compared to the Suntours 1978 program this produced 11.5% more seats, 3 more origin points and 13 additional city pair combinations of service.

M. Nathan a déclaré que les calculs que sa compagnie avait faits au sujet du nombre total de sièges proposés pour l'année 1979 en régime ABC entre Toronto et Vancouver faisaient ressortir un chiffre de 30, 398 sièges aller contre les 19,794 sièges aller figurant dans la pièce à conviction que venait de fournir Wardair. Il a également indiqué que d'autres exploitants avaient préparé d'autres programmes et qu'il était difficile de prévoir le nombre total de sièges qui sont prévus à ce moment.

Mr. Nathan stated that his company's calculations of total ABC capacity proposed in 1979 between Toronto and Vancouver revealed 30, 398 one-way seats versus Wardair's previous evidence given in W4 of 19,794. He also indicated there were other programs planned by other operators and it is difficult to predict the total number of seats planned at this time.

Lorsque son conseil lui a demandé de donner son opinion sur la signification d'un essai complet et loyal en régime ABC sur les lignes intérieures M. Nathan a déclaré qu'un tel essai devrait comprendre de nombreuses liaisons interurbaines, tant primaires que secondaires. À son avis, un excès de places disponibles sur les liaisons à taux de remplissage élevé serait de nature à limiter l'essai. Il estime en outre que les exploitants du régime ABC ont besoin d'une certaine partie du trafic des liaisons interurbaines à forte affluence afin de pouvoir desservir les centres secondaires. Les liaisons interurbaines Toronto-Vancouver, Toronto-Calgary et Toronto-Edmonton sont d'après M. Nathan caractéristiques des liaisons interurbaines à haute fréquentation.

When asked by his counsel to comment as to what a full and fair test of domestic ABC's meant to his company, Mr. Nathan stated that it had to include service to a wide combination of city pairs, both primary and secondary. In his view, over-concentration of capacity on high density points would restrict the test. He also felt ABC operators needed a certain portion of the traffic on high volume city pairs in order to mount service to the secondary centers. He characterized the city pairs Toronto - Vancouver and Toronto - Calgary and Toronto - Edmonton as high volume primary city pairs.

M. Nathan a déclaré qu'un essai complet et loyal du régime intérieur ABC nécessitait l'intervention sur le marché d'organisateurs de voyages indépendants des transporteurs aériens qui fournissent les avions. À son avis, seul un organisateur de voyage indépendant avait l'objectivité nécessaire pour analyser comme il convient les marchés du point de vue de l'importance du service nécessaire.

Mr. Nathan stated that a full and fair test of domestic ABC's required that the product be marketed through independent tour operators not controlled by the air carriers providing the aircraft. In his opinion, only an independent tour operator had the objectivity to properly analyze markets as to the appropriate level of service required.

De plus, M. Nathan a déclaré que l'interdiction actuellement faite aux transporteurs qui se lient par contrat avec des affréteurs affiliés donnaient l'assurance que les avions pourraient être mis à la disposition des organisateurs de voyages dans des conditions excluant toute discrimination, ce qui permet d'assurer un nombre suffisant de sièges pour pouvoir satisfaire s'il y a lieu, aux besoins du public.

In addition, Mr. Nathan said the existing prohibition against carriers contracting with affiliated charters ensured aircraft would be made available to tour operators on a non-discriminatory basis thereby providing an adequate supply of seats to meet the public need where they were needed.

Répondant aux questions que lui posait le conseil de la province de l'Ontario, M. Nathan a insisté à nouveau sur la nécessité de conserver au régime d'affrètement ABC sur les lignes intérieures son caractère d'indépendance, ajoutant

During questioning by counsel for the Province of Ontario, Mr. Nathan re-emphasized the need to keep domestic ABC's under the independent charterer regime and added that if this was not done a vertically integrated carrier/tour op-

que si cet objectif n'était pas réalisé une intégration verticale transporteur/organisateur de voyages pourrait forcer les exploitants indépendants à sortir des marchés principaux, ce qui aurait pour conséquence d'amener également la disparition des exploitants secondaires. Il en résulterait une exploitation subjective du nombre des places disponibles selon les besoins d'un transporteur plutôt que selon le point de vue objectif d'un organisateur de voyages indépendant.

erator could force independents out of the major markets and as a result the secondary ones as well. The result of this process would be the subjective deployment of capacity in accordance with a carrier's need versus the objective view of the independent tour operator.

M. Nathan a déclaré que sa compagnie ne voyait en soi aucune raison de formuler d'objection au sujet de l'augmentation des places disponibles en régime ABC sur les lignes intérieures dans la seule mesure où il serait nécessaire de continuer à se lier par contrat avec des affréteurs indépendants.

Mr. Nathan stated his company had no objection per se to the addition of domestic ABC capacity, only that it be required to continue to contract through independent charterers.

À la demande du conseil de la province de l'Ontario, M. Nathan a comparé le marché intérieur par affrètement ABC au marché à bas prix de l'Atlantique du nord tel qu'il a évolué au cours des quinze dernières années. Il a fait remarquer que chaque marché présentait d'importantes différences, le marché intérieur ayant eu dès le début les moyens d'offrir à la fois par les transporteurs réguliers et par les transporteurs par affrètement tous les tarifs à bas prix nécessaires, tandis que les débuts de l'exploitation des lignes de l'Atlantique du nord ont été caractérisés par l'existence simultanée du régime d'affrètement selon la vieille règle d'affinité et rabais limités consentis par les lignes régulières. Avec l'introduction du régime ABC à la place du régime fondé sur les règles d'affinité, en 1973, le marché international s'est développé dans des conditions phénoménales jusqu'en 1976. Depuis lors, le tarif s'est stabilisé à un niveau auquel il devrait se tenir en 1979. Alors que le trafic ABC sur l'Atlantique du nord représente une partie importante de l'ensemble du marché, il constituait en 1978 que 3% du marché à tarif réduit au Canada.

Upon the request of counsel for Ontario, Mr. Nathan compared the domestic ABC market to the low-priced market on the North Atlantic as it has evolved in the past 15 years. He observed that each market had significant differences in that the domestic one had full low fare offerings by both scheduled and charter carriers at the start, while the North Atlantic beginnings were characterized by the old affinity charters versus limited scheduled discounts. With the introduction of ABC's to replace the affinity rules in 1973 the international market grew phenomenally to 1976. Since then a flattening had occurred in traffic which he expected to continue in 1979. While ABC traffic on the North Atlantic represents a significant portion of the entire market, it only amounted in 1978 to 3% of the discount market in Canada.

En parlant de l'avenir du régime ABC sur les lignes intérieures, M. Nathan a exprimé l'idée que les liaisons effectuées à ce titre constituaient un excellent service en complément des offres de réduction de prix faites en périodes de pointe sur les services réguliers. Il a estimé que la période de développement du régime ABC devrait durer plus de trois ans, estimant qu'il

In discussing the future of domestic ABC's, Mr. Nathan thought they were excellent as a supplemental service to the peak offerings of discount seats made available on scheduled services. He felt the developmental period for ABC's should be longer than three years and it was not possible at this time to accurately gauge the size of the market. He did state that 1978 ex-

était actuellement impossible de définir avec précision l'importance du marché. Il a ajouté que l'expérience de 1978 a montré que les places offertes pendant la période de pointe ont été rapidement vendues.

En réponse aux questions que lui a posées le commissaire Armstrong, M. Nathan a déclaré que l'extension du programme de 1979 avait été limitée principalement par la question de disponibilité des avions plutôt que par le risque financier relatif à l'importance de la demande.

M. Nathan a exprimé l'idée que les avions gros porteurs pourraient être intéressants sur les liaisons très fréquentées pourvu que le prix, les horaires et les conséquences de la concurrence ne fassent pas obstacle à leur exploitation. Il a déclaré que la mise en oeuvre d'avions gros porteurs nécessitait une évaluation commerciale très précise. Si les possibilités de profit sont plus élevées, ainsi en va-t-il des risques.

Tous autres facteurs étant égaux, il estime que le public choisirait de préférence des avions gros porteurs plutôt que des avions classiques à fuselages étroits.

Lorsque le commissaire Carver lui a demandé son opinion sur les raisons de l'annulation de certains vols et de certains programmes ABC, en 1978, M. Nathan a déclaré que ce fait était surtout dû au caractère tardif des dispositions prises notamment en ce qui concerne la tarification, ainsi qu'au caractère novateur de l'expérience de ce marché, dont c'était la première année.

En réponse aux questions que lui a posées le président, M. Nathan a déclaré qu'il ne pouvait à l'heure actuelle pas entrevoir pour le marché intérieur ABC une extension en dehors des pointes des mois d'été et, le cas échéant, à l'occasion de Noël, et Pâques et d'autres circonstances particulières. En ce qui concerne la situation actuelle sur le marché de l'Atlantique du nord, M. Nathan est d'avis qu'il existe un grave excédent de places disponibles et il a cru comprendre qu'au moins un programme ABC allait être supprimé cet été. De plus, il considère que l'augmentation du trafic a été négligeable et qu'en fait, les transporteurs feraient bien de maintenir le nombre de places offertes au niveau de l'an dernier.

perience showed that seats offered during the peak period were quickly sold.

In reply to questions from Commissioner Armstrong, Mr. Nathan stated that Suntours' expanded 1979 program was limited mainly by aircraft availability rather than financial risk related to the size of the demand.

Mr. Nathan expressed the view that wide bodied aircraft might be attractive on the high density markets provided price, scheduling and competitive influences were not against it. He stated that the deployment of wide bodied equipment required very careful commercial assessment. While the potential for profit was greater, so were the risks.

With all other factors being equal he felt the public would choose wide bodied equipment over conventional narrow bodied aircraft.

When asked by Commissioner Carver for his views on the reasons for the cancellations of some ABC flights and programs in 1978, Mr. Nathan stated this was due primarily to a combination of late regulatory action, including tariff arrangements, as well as first year experimentation in the market.

In response to questions from the Chairman, Mr. Nathan stated that he couldn't, at this time, see domestic ABC's expanding beyond the peak summer months and possibly Christmas, Easter and other special events. In terms of the current situation in the North Atlantic market, he felt there was serious overcapacity and understood at least one ABC program for this summer was being withdrawn. In addition, he felt traffic growth was negligible and, in fact, carriers would be doing well to maintain last year's levels.

En réponse aux questions que lui a posées le conseil d'Air Canada, M. Nathan s'est déclaré d'accord sur le fait que le régime ABC du réseau intérieur était aussi avantageux pour les mêmes passagers que les offres faites par les transporteurs réguliers dans le cas des vols de nuit, ajoutant qu'on devrait en préparant et en exécutant des programmes ABC sur le réseau intérieur, tenir compte de ces facteurs. M. Nathan s'est déclaré satisfait dans l'ensemble des résultats que Suntours a obtenu en 1978 avec son programme ABC du réseau intérieur et avec le nombre de sièges disponibles qu'il avait pu obtenir par contrat pour l'année 1979. Quant à la position qu'adopterait Suntours si des sièges supplémentaires étaient offerts en régime ABC sur les liaisons interurbaines primaires, M. Nathan a répondu qu'il ne pouvait prévoir les résultats car il était possible que des conséquences soit positives soit négatives en découlent.

In reply to questions from counsel for Air Canada, Mr. Nathan agreed that domestic ABC's competed for the same passengers as the CCCF, Nighthawk and Courier offerings of the scheduled carriers and that the planning and execution of domestic ABC programs had to take these factors into account. Mr. Nathan expressed general satisfaction with the results of Suntours' 1978 domestic ABC program and the amount of capacity they were able to contract for in 1979. As to Suntours' position if additional ABC capacity appeared in the primary city pair market, Mr. Nathan could not predict the result as it was possible that either positive or negative consequences could flow from it.

En réponse à d'autres questions du commissaire Armstrong, M. Nathan a déclaré que le nombre absolu de sièges offerts ne semblait pas devoir constituer un problème en 1979 mais qu'il pourrait y avoir place pour une amélioration de la qualité du service et la répartition des sièges disponibles. À cet égard, les avions gros porteurs pourraient apporter une solution mais ils pourraient aussi à ce stade de l'expérimentation du régime ABC faire une apparition prématurée.

In reply to further questions from Commissioner Armstrong, Mr. Nathan stated that the absolute quantity of capacity did not appear to be a problem in 1979 but that there might be room for improvement in the quality and scheduling of capacity. In that sense wide bodied aircraft might be an improvement but could possibly be premature at this stage in the ABC experiment.

Bien que n'étant pas capable d'estimer l'importance des possibilités ultimes du marché du transport à bas prix, M. Nathan a déclaré que le prix apparaissait comme le premier facteur de stimulation quant on étudiait cette question. À cet égard, il a fait remarquer que les commissions payées aux agents revendeurs étaient de 10% en régime ABC contre 8.25% dans le cas des places à tarif préférentiel des transporteurs réguliers. Cette différence devrait contribuer à favoriser davantage le trafic en régime ABC.

Although unable to estimate the ultimate potential size of the domestic low fare market, Mr. Nathan stated price was the prime stimulant in exploring this question. In that connection, he noted that commissions paid to sales agents on ABC's was 10% compared to 8.25% paid by scheduled carriers for their discount seats. This differential should serve to further bolster ABC traffic.

Répondant au président sur les questions de savoir s'il pensait ou non que le "solde sur le prix des places" qui a récemment fait l'objet d'une publicité d'Air Canada pourrait, s'il était permis, influer sur le choix des voyageurs en période de pointe, M. Nathan a déclaré qu'à son avis aucun changement important ne se produirait de ce fait. Bien qu'à son avis la demande pourrait se porter d'un type de tarif à un autre, les contraintes que constitue la rentrée des clas-

In response to a question from the Chairman as to whether or not he thought the recently announced "seat sale" of Air Canada, if permitted, would shift the discretionary travel peak, Mr. Nathan stated that in his opinion it would not produce a significant movement. While he felt there might be diversion from one fare type to another, the constraints of children in school and other related holiday patterns and factors would militate against a large swing in travel dates.

ses et d'autres éléments aux facteurs liés aux vacances, devraient empêcher dans une grande mesure les reports de dates de vacances. Il serait difficile d'estimer les conséquences de cette nouvelle stimulation du marché bien qu'à son avis il n'est pas douteux qu'elle ferait sentir certains effets.

Le témoignage de M. Nathan marquait la fin des dépositions entendues avant la plaidoierie finale.

Effet de l'ordonnance 1978-168 du Conseil privé

Pour commencer, le groupe de travail tient à traiter de la question de l'*ordonnance 1978-168 du Conseil privé* et de ses relations avec la requête de Wardair. Pour permettre l'établissement d'un dossier complet, le texte de l'ordonnance dont il s'agit est reproduit intégralement ci-dessous:

CP 1978-168
19 janvier 1978

Sur la recommandation du ministre des Transports, conformément à l'article 64 de la *Loi nationale sur les transports* et à l'article 14 de la *Loi sur l'aéronautique*, il plaît à SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL, de modifier par la présente la *décision* rendue sous le *numéro 5369*, en date du 6 décembre 1977, par la Commission canadienne des transports ainsi que la partie IV-A du règlement sur les transporteurs aériens établi en date du 19 septembre 1977 par l'*ordonnance générale n° 1977-9* de la Commission canadienne des transports dans la seule mesure où il est nécessaire de s'assurer:

(a) qu'un nombre plus important de services ABC (intérieurs) sera autorisé en 1978 pour pouvoir donner une portée suffisante à la mise en oeuvre d'un essai complet et loyal, à la conclusion à tirer de la demande de services aériens intérieurs à bas prix et des conséquences qu'auront sur les services réguliers les liaisons inter-régionales ABC (intérieures);

(b) que d'autres transporteurs aériens titulaires de permis valides de classe 4 soient autorisés à demander le droit de participer aux services inter-régionaux supplémentaires ABC

The new traffic stimulated would be difficult to estimate although he felt there would unquestionably be some.

Mr. Nathan's testimony concluded the evidence presented prior to final argument.

Effect of Privy Council Order 1978-168

At the outset, the Panel wishes to deal with the question of *Privy Council Order 1978-168* and its relationship to the application of Wardair. In the interest of establishing a complete record, the full text of the subject Order is reproduced hereunder:

PC 1978-168
19 January 1978

HIS EXCELLENCY THE GOVERNOR-GENERAL-IN-COUNCIL, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 64 of the *National Transportation Act* and section 14 of the *Aeronautics Act*, is pleased hereby to vary Canadian Transport Commission *Decision No. 5369* dated December 6, 1977 and Part IV-A of the Air Carrier Regulations made by Canadian Transport Commission *General Order No. 1977-9* Air dated December 19, 1977 only insofar as necessary to provide:

(a) that a larger number of inter-regional ABC's (domestic) be permitted in 1978 to give sufficient scope for the initiation of a full and fair test and determination of the demand for low priced domestic air travel and of the im-pact of inter-regional ABC's (domestic) on scheduled services;

(b) that other air carriers holding valid Class 4 licences be allowed to apply for the right to participate in the additional inter-regional ABC's (domestic) to be permitted pursuant

(intérieurs) qui seront permis conformément aux dispositions citées ci-dessus en (a), sans donner aux deux transporteurs aériens principaux un quelconque droit préférentiel d'exploiter de tels services inter-régionaux supplémentaires ABC (intérieurs);

(c) que la Commission considère et détermine si de quelconques autres restrictions sur la prestation d'un service ABC (intérieur) dont fait état la partie IV-A du *Règlement sur les transports aériens* peuvent à bon droit être levées, et en particulier s'il serait commode et souhaitable d'autoriser la mixité de passagers du régime ABC (intérieur) et ITC, avec départ et retour de ces passagers sur le même aéronef, en réduisant les délais relatifs à la réservation préalable et, s'il en est ainsi, la Commission modifiera en conséquence le règlement sur les transporteurs aériens.

P.M. Pitfield
Greffier du Conseil privé

De l'avis du groupe de travail, l'ordonnance citée ci-dessus obligeait la C.C.T. à modifier le nombre de vols ABC autorisés conformément à la *décision n° 5369 du C.T.A.* en augmentant ce nombre. L'ordonnance ne s'est pas prononcée sur le sens à donner en valeur absolue au "nombre plus important" de vols à autoriser. L'ordonnance a laissé à la C.C.T. le soin de trancher cette question à sa discrétion.

L'ordonnance donnait d'autre part consigne à la C.C.T. de permettre au titulaire de permis valide de classe 4 de demander à être inclu dans le nombre majoré de vols ABC envisagés par ladite ordonnance. À cet égard, il convient de ne pas confondre la demande de permis ABC formulée par un titulaire de permis de classe 4 avec la demande d'obtention de classe 4 afin d'obtenir un permis ABC.

Le Comité tient ensuite à préciser que dans cette procédure Wardair est soumis à une double justification. La présente proposition résulte du fait que les actuels transporteurs de classe 4 capables d'exploiter des services intérieurs en régime ABC ont obtenu une telle autorisation à la suite de l'audience qui s'est tenue en septembre 1977 sur le régime ABC et de la *décision nº 5369* ainsi que de l'*ordonnance 1978-168 du CP* qui lui a fait suite. La question à trancher était que

to (a) above, without giving the two trunkline air carriers any primary right to the operation of such additional inter-regional ABC's (domestic); and

(c) that the Commission consider and determine whether any other restrictions on the performance of ABC's (domestic) contained in Part IV-A of the *Air Carrier Regulations* may appropriately be eased, and in particular, whether it would be practical and desirable to permit the mixing of ABC (domestic) and ITC passengers, and of originating and returning passengers, on the same aircraft, and to reduce the time requirements in respect of advance booking, and if so, the Commission shall amend the Air Carrier Regulations accordingly.

P.M. Pitfield
Clerk of the Privy Council

In the opinion of the Panel the Order set out above required the C.T.C. to vary the number of ABC flights permitted pursuant to *A.T.C. Decision No. 5369* by increasing them. The Order did not identify the "larger number" of flights to be permitted in absolute terms. The Order left this question to the discretion of the C.T.C..

The Order further directed the C.T.C. to allow the holders of valid Class 4 licences to apply to be included in the expanded number of ABC flights contemplated therein. In this respect one should not confuse the application for an ABC permit by a Class 4 licence holder with an application to obtain a Class 4 licence in order to obtain an ABC permit.

The Committee will next address itself to the notion that Wardair is being subjected to a double standard of proof in these proceedings. This proposition springs from the fact that existing Class 4 carriers capable of operating domestic ABC's, received such authority as a result of the September 1977 ABC hearing and *Decision No. 5369* and *PC Order 1978-168* which followed it. The argument was that since these carriers had not previously been in a position to operate do-

puisque ces transporteurs n'avaient pas été auparavant en mesure d'exploiter des services intérieurs en régime ABC, nonobstant leurs permis de classe 4, l'audience relative au régime ABC et les mesures prises ultérieurement leur conféraient un nouveau permis sans les soumettre à une quelconque obligation de mettre davantage à l'épreuve l'intérêt et les besoins du public.

Le Comité ne peut pas tenir cette proposition pour valable. Tous les transporteurs aériens canadiens titulaires d'un permis les autorisant à assurer par affrètement des services aériens de classe 4 ressortissant aux groupes appropriés à l'exploitation en régime ABC (intérieur), étaient fondés à exploiter leurs services ABC conformément à la partie IV-A du *Règlement sur les transporteurs aériens*. Wardair, bien qu'ayant participé à l'audience tenue en septembre 1977 sur le régime ABC, n'était pas qualifiée comme titulaire d'un permis de classe 4 en ce qui concerne le groupe et le type d'avions qu'elle envisage maintenant d'exploiter. En conséquence, elle ne peut pas prétendre automatiquement au droit d'obtenir le privilège d'un permis alors qu'aucun permis n'existait en première instance.

Conclusions

Wardair s'est acquis, au plan international, une réputation enviable pour la sécurité et la qualité de ses services dans plusieurs secteurs du marché des transports aériens. Cette compagnie est le plus important transporteur par affrètement du Canada; presque toutes ses recettes d'exploitation proviennent de la vente d'un produit de base, une place dans un avion affrété pour voler entre le Canada et divers points situés Outre-mer. Wardair ne peut actuellement pas opérer entre des points situés au Canada et la requête actuellement à l'étude porte sur un permis de classe 4 du groupe H qui lui permettrait de le faire en entrant en concurrence avec les deux transporteurs principaux et avec cinq transporteurs régionaux.

Se référant aux documents disponibles sur les activités qui se sont, en 1978, déroulées au Canada en régime ABC, les principaux témoins de Wardair ont allégué que le nombre total de sièges offerts en régime ABC (environ 32,000) était tout à fait insuffisant par rapport à l'en-

mestic ABC'S, notwithstanding their Class 4 licences, the ABC hearing and subsequent events granted them a new licence authority without any further test of public convenience and necessity being required.

The Committee cannot accept this proposition as valid. All Canadian air carriers licensed to provide Class 4 Charter air services in groups appropriate for the operation of ABC's (domestic) were eligible to operate ABC's in accordance with Part IV-A of the *Air Carrier Regulations*. Wardair, although a participant in the September 1977 ABC hearing, was not a qualified Class 4 licensee with respect to the group and type of aircraft it now seeks to operate. Accordingly, it cannot claim automatic right to a licence privilege when no licence existed in the first instance.

Conclusions

Wardair has established for itself an enviable international reputation for reliable, quality service in several air travel markets. It is Canada's largest all-charter carrier; almost all of its operating revenue results from the sale of one basic product, a seat on an aircraft chartered to fly between Canada and various points overseas. Wardair is presently not able to operate between points in Canada and the application now under consideration is for a Class 4 Group H Licence which would allow it to do so in competition with the two trunk carriers and the five Regional Airlines.

Referring to the evidence available on 1978 ABC activities within Canada, Wardair's principal witnesses alleged that the total number of ABC seats offered (some 32,000) was quite inadequate in relation to the total domestic demand for air transportation and cited the very

semble de la demande de services aériens intérieurs et ils ont cité des coefficients de remplissage très élevés en régime ABC comme preuve que le marché ABC virtuel n'était pas assez bien desservi.

high load factors on ABC flights as evidence that the potential ABC market was underserved.

Les témoins de Wardair ont aussi fait valoir que leur compagnie était le seul transporteur de quelque importance que ce soit qui se spécialisait dans le transport de passagers exclusivement par affrètement et que "un essai complet et loyal et la détermination de la demande en matière de transport aérien intérieur à bas prix ainsi que les conséquences du régime inter-régional ABC (intérieur) sur les services réguliers" ne pouvait se dérouler sans la participation de leur compagnie puisque le marché du transport aérien à bas prix ne présente qu'un intérêt secondaire pour les transporteurs actuellement autorisés à exploiter les liaisons intérieures en régime ABC. L'objectif dont se réclame la compagnie consistait à "mettre à l'épreuve" et "essayer" le marché en offrant un nombre de sièges limité sur les itinéraires principaux et en faisant valoir que sa présence sur le marché constituerait un stimulant pour la concurrence, ce qui assurerait aux passagers payants le meilleur service possible dans les limites compatibles avec le plus bas prix possible.

Wardair's witnesses also submitted that their company was the only carrier of any size specializing in the carriage of passengers exclusively by charter and that a "full and fair" test and determination of the demand for low-priced domestic air travel and of the impact of inter-regional ABC's (domestic) on scheduled services" could not take place without the participation of their company since the low price air travel market is only of secondary interest to the carriers presently authorized to operate ABC's (domestic). The company's stated aim was to "probe" and "test" the market by offering limited capacity on the primary routes and claimed that their presence in the market would provide a competitive stimulant which would ensure that the budget traveller gets the highest quality product consistent with the lowest possible price.

Après avoir étudié à fond le cas du requérant et les dépositions des autres parties, le groupe de travail a conclu que Wardair devrait, pendant deux ans, être autorisé à participer à titre expérimental à un essai de la demande de services aériens intérieurs à bas prix et à mesurer de ce fait les conséquences du régime ABC inter-régional (intérieur) sur les services réguliers. Nous sommes par conséquent convaincus que le service aérien commercial proposé est maintenant et sera à l'avenir nécessaire dans l'intérêt et pour les besoins du public.

After full consideration of the applicant's case and the evidence adduced by the other parties, the Panel has concluded that Wardair should be allowed to participate on an experimental basis for two years in the testing of the demand for low-priced domestic air travel and consequently the impact of inter-regional ABC's (domestic) on scheduled services. We therefore are satisfied that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.

En accordant cette autorisation temporaire à Wardair et par le fait même en rendant cette compagnie admissible à une exploitation de services en régime ABC (intérieur), le Comité fait remarquer que les services ABC (intérieur) sont actuellement exploités au titre d'une période expérimentale. Le Comité surveille cette expérience et si à un moment quelconque le nombre de sièges offerts en régime ABC (intérieur) semble excessif par rapport au nombre de sièges offerts en services intérieurs réguliers, le Comité

In granting this temporary authority to Wardair and by so doing rendering this company eligible to operate ABC's (domestic), the Committee notes that ABC's (domestic) are currently being operated for an experimental period. The Committee is monitoring this experiment and if at any time the number of seats being offered on ABC's (domestic) appears excessive in relation to the number of seats being offered on domestic scheduled services, the Committee may move to establish a reasonable relationship between the

pourra prendre les dispositions voulues pour fixer un rapport convenable entre le nombre de sièges offerts en régime ABC (intérieur) et le nombre de sièges offerts en service régulier.

Un nouveau permis autorisant Wardair Canada (1975) Ltd. à exploiter par affrètement un service aérien commercial de classe 4 au moyen d'aéronefs à voilures fixes du groupe H à partir d'une base située à Edmonton (Alberta) sera délivré pour une période s'étendant jusqu'au 31 octobre 1981, après que la compagnie aura satisfait aux conditions de dépôt, aux conditions financières et aux autres exigences du Comité, selon le cas, et ce permis fera état des conditions fixées au paragraphe 18(1) du *Règlement sur les transporteurs aériens*, ainsi que des conditions supplémentaires suivantes:

Le titulaire du permis est tenu de se limiter à la mise en oeuvre d'aéronefs à voilures fixes du groupe H.

Le permis dont il s'agit sera délivré pour une période expérimentale prenant fin le 31 octobre 1981, la charge incombant à son titulaire de demander le renouvellement dudit permis au plus tard six mois avant son expiration dans le cas où le titulaire de ce permis désirerait poursuivre l'exploitation du service autorisé.

Il est interdit au titulaire du permis d'effectuer du transport entre tout point* quelconque

*"Points", en fait de service aérien commercial à tarif unitaire désigne une ville ou un lieu mentionné dans un permis qu'un transporteur est autorisé à desservir en vertu d'un tel permis et repéré au besoin par référence à la latitude et à la longitude et,

a) à l'égard d'un point désigné dans un permis de classe 1, comprend dans une région de 25 milles de rayon mesurés à partir du principal bureau de poste d'un tel point à partir des coordonnées de latitude et de longitude d'un tel point; et

b) à l'égard d'un point désigné dans un permis de classe 2, comprend une région de 10 milles de rayon mesurés à partir du principal bureau de poste d'un tel point à partir des coordonnées de latitude et de longitude d'un tel point.

numbers of seats being offered on ABC's (domestic) and scheduled services.

A new document of licence authorizing Wardair Canada (1975) Ltd. to operate Class 4 Charter commercial air service using fixed wing aircraft in Group H from a base in Edmonton, Alberta, will issue for a period extending to October 31, 1981, upon compliance by the company with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable, and shall contain the conditions set out in subsection 18(1) of the *Air Carrier Regulations*, and the following additional conditions:

The Licensee is restricted in its operations to the use of Group H fixed wing aircraft.

This licence is issued for an experimental period ending October 31, 1981, with the onus on the Licensee to apply for renewal of the said service not less than six months prior to its termination should the Licensee wish to continue to operate the authorized service.

The Licensee is prohibited from carrying traffic between any points* on a

* "Points" in respect of a unit toll commercial air service means a city, town or place named in a licence which a carrier is authorized to serve by such licence, and identified where necessary by reference to latitude and longitude and

a) in respect of a point in a Class 1 Licence, comprises an area 25 miles in radius measured from the main post office of such point or from the latitude and longitude of such point; and

b) in respect of a point in a Class 2 Licence, comprises an area 10 miles in radius measured from the main post office of such point or from the latitude and longitude of such point.

d'un itinéraire** hormis l'une quelconque des circonstances suivantes:

(a) lorsque le titulaire du permis détient un permis de classe 1 ou de classe 2 relatif aux points dont il s'agit;

(b) lorsque, en ce qui concerne un itinéraire, la distance entre deux points quelconques de l'itinéraire desservi et entre lesquels le vol par affrètement est prévu, est resté supérieur à une fois et demie la distance directe entre de tels points;

(c) lorsque le vol par affrètement en classe 4 commence ou se termine en un point non compris sur un itinéraire si le titulaire du permis n'effectue aucun transport local entre deux points quelconque d'un tel itinéraire;

(d) lorsque, en ce qui concerne une ligne, aucun service régulier ou service à tarif unitaire n'est offert le jour du vol par affrètement et lorsque le transporteur exploitant la ligne n'est pas en mesure d'assurer le transport demandé dans des conditions comparables;

(e) lorsque, à l'égard d'un service par affrètement de classe 4, le titulaire du permis utilise des aéronefs d'un poids maximal sur roues autorisé au décollage de 2,500 livres ou moins et où

(i) le plus gros aéronef exploité en ligne par le transporteur aérien de classe 1 ou de classe 2, selon les indications de son horaire ou de son programme de desserte, est un aéronef d'un poids maximal sur roues autorisé au décollage de 25,000 livres, et

(ii) le transporteur aérien de classe 1 ou 2 n'est pas titulaire d'un permis l'autorisant à assurer un service par affrète-

route** except in any of the following circumstances:

(a) where the Licensee holds a Class 1 or Class 2 licence in respect of the points affected;

(b) where, in respect of a route, the distance between any two points on the route as served and between which the charter flight is intended, is greater than one and one-half times the direct distance between such points;

(c) where the Class 4 Charter flight originates or terminates at a point not included on a route if no local traffic is carried by the Licensee between any two points on such route;

(d) where, in respect of a route, no scheduled or regular unit toll service is offered on the day of the charter flight and the route carrier is not in a position to provide the required transportation on a comparable basis;

(e) where, in respect of the Class 4 Charter service, the Licensee uses aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 2,500 pounds or less, and where;

(i) the largest aircraft operated on the route by the Class 1 or Class 2 air carrier as indicated in his service schedule or service pattern is an aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of less than 25,000 pounds, and

(ii) the Class 1 or Class 2 air carrier is not licensed to provide charter service with aircraft having a maximum authorized

**"Lignes", en fait de service aérien commercial, désigne la ligne desservie par un transporteur aérien canadien de classe 1 ou de classe 2 entre les points mentionnés dans un permis quelconque quand il s'agit d'assurer un service de transport défini dans l'horaire ou le programme de desserte que le transporteur a déposé auprès de la Commission, cet horaire ou ce programme devant être en vigueur.

**"Route" in respect of a commercial air service means the route served by a Class 1 or Class 2 Canadian air carrier between points named in any one licence when providing a transportation service described in the carrier's service schedule or service pattern filed with the Commission and in effect.

ment avec des aéronefs d'un poids maximal sur roues autorisé au décollage de 7,000 livres ou moins, ou si ayant un tel permis il n'est pas en mesure d'assurer le service avec des aéronefs comparables dans les trois heures où on lui en a fait la demande;

take-off weight on wheels of 2,500 pounds or less, or if so licensed is unable to provide service with comparable aircraft, within three hours of a request therefor;

(f) lorsque, à l'égard d'un service par affrètement de classe 4, le titulaire d'un permis utilise des aéronefs d'un poids maximal sur roues autorisé au décollage de 7,000 livres ou moins et lorsque

(f) where, in respect of the Class 4 Charter service, the Licensee uses aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 7,000 pounds or less, and where,

(i) le plus gros aéronef exploité en ligne par la transporteur aérien de classe 1 ou de classe 2, selon les indications de son horaire ou de son programme de desserte, est un aéronef d'un poids maximal sur roues autorisé au décollage de 25,000 livres ou plus mais moins de 50,000 livres, et

(i) the largest aircraft operated on the route by the Class 1 or Class 2 air carrier as indicated in his service schedule or service pattern is an aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 25,000 pounds or more but less than 50,000 pounds, and

(ii) le transporteur aérien de classe 1 ou 2 n'est pas titulaire d'un permis l'autorisant à assurer un service par affrètement avec des aéronefs d'un poids maximal sur roues autorisé au décollage de 7,000 livres ou moins, ou si ayant un tel permis il n'est pas en mesure d'assurer le service avec des aéronefs comparables dans les trois heures où on lui en a fait la demande;

(ii) the Class 1 or Class 2 air carrier is not licensed to provide charter service with aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 7,000 pounds or less, or if so licensed is unable to provide service with comparable aircraft, within three hours of a request therefor;

(g) lorsque, à l'égard d'un service par affrètement de classe 4, le titulaire d'un permis utilise des aéronefs d'un poids maximale sur roues autorisé au décollage de 18,000 livres ou moins et lorsque;

(g) where, in respect of the Class 4 Charter service, the Licensee uses aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 18,000 pounds or less, and where;

(i) le plus gros aéronef exploité en ligne par le transporteur aérien de classe 1 ou de classe 2, selon les indications de son horaire ou de son programme de desserte, est un aéronef d'un poids maximal sur roues autorisé au décollage de 50,000 livres ou plus, et

(i) the largest aircraft operated on the route by the Class 1 or Class 2 air carrier as indicated in his scheduled or service pattern is an aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 50,000 pounds or more, and

(ii) le transporteur aérien de classe 1 ou 2 n'est pas titulaire d'un permis l'autorisant à assurer un service par affrètement avec des aéronefs d'un poids maximal sur roues autorisé au décollage de 18,000 livres ou moins, ou si ayant un tel permis il n'est pas en mesure d'assurer le service avec des aéronefs comparables dans les trois heures où on lui en a fait la demande;

(ii) the Class 1 or Class 2 air carrier is not licensed to provide charter service with aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 18,000 pounds or less, or if so licensed is unable to provide service with comparable aircraft within three hours of a request therefor;

(h) lorsque le vol par affrètement en classe 4 a lieu pour des raisons de santé ou de sécurité publique;

(i) lorsque le service à affrètement de classe 4 est exploité pendant une période limitée avec l'accord écrit du transporteur aérien de classe 1 ou de classe 2 dont les services sont affectés de ce fait;

(j) lorsque le Comité autorise expressément et par écrit le titulaire d'un permis d'assurer un service par affrètement sur une ligne.

(k) Les vols par affrètement autorisés en vertu du présent document ne devront pas être offerts ou exploités d'une façon présentant un quelconque caractère de régularité ou de fréquence.

Il convient également de noter qu'à la fin de la période expérimentale le Comité effectuera une étude de l'expérience menée en régime ABC (intérieur) afin de déterminer quel rôle ce genre de service devrait jouer dans les services aériens canadiens à venir.

(h) where the Class 4 Charter flight is operated for reasons of public health or safety;

(i) where the Class 4 Charter service is operated for a limited period with the written concurrence of the affected Class 1 or Class 2 air carrier;

(j) where the Committee specifically authorizes the Licensee, in writing, to perform a charter service over a route.

(k) The charter flights permitted herein shall not be offered or operated with any degree of regularity or frequency.

It should also be noted that at the end of the experimental period the Committee will conduct a review of the experiment in ABC's (domestic) in order to determine what role this type of service should play in the future of Canadian air services.

Opinion dissidente du commissaire J.B.G. Thomson à la Décision nº 5904

Les faits établis par mes collègues me semblent un sommaire raisonnablement fidèle des preuves avancées dans cette affaire. Pour les raisons invoquées par les autres commissaires et pour d'autres raisons, je suis également d'accord avec leur conclusion à l'égard de la pertinence de l'*ordonnance 1978-168 du Conseil privé* à cette requête de Wardair.

À mon avis, l'ordonnance précitée ne concède de droit à aucun titulaire éventuel. Par conséquent, dans le cas présent, la cause de Wardair n'est pas du tout servie par la preuve que sa requête devrait répondre au critère que pose le paragraphe 16(3) de la *Loi sur l'aeronautique*.[1]

Je suis amené à cette conclusion par le fait que Wardair, au moment de l'ordonnance de C.P., n'était pas titulaire d'un permis de la classe 4, groupe H, à Edmonton. Ce qui plus est, l'ordonnance du Conseil privé reste muette à cet égard.

Pour appuyer cette conclusion, j'invoquerai l'appel de CP Air contre la *decision 5538* du 28 juillet 1978. Notons qu'avant la présentation de la requête par CP Air en autorisation de desservir Thunder Bay en vertu du permis 979/59(C), certaines restrictions lui avaient été imposées conformément à une politique du gouvernement. Par la suite, le Cabinet a modifié sa politique et le ministre des Transports à l'époque, en faisant connaitre à cette dernière la levée de certaines restrictions, lui précisait (traduction) "en principe, il n'y a pas d'entrave à l'agrément de la requête (de CP Air) en autorisation de desservir Thunder Bay".

Par la suite, CP Air a demandé l'autorisation de desservir cet endroit; le Comité des transports aériens a rejeté la requête après avoir déterminé que la commodité et les besoins du public n'exigeaient pas l'ajout du point Thunder Bay au permis de la requérante.

---

1 "16(3) La Commission ne doit pas délivrer de permis de ce genre à moins qu'elle ne soit convaincue que le service aérien commercial projeté est et sera requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public."

Dissent of Commissioner J.B.G. Thomson to Decision No. 5904

I can accept the facts as set out by my fellow Commissioners as being a reasonably accurate summary of the evidence adduced in this matter. For the reasons set out by my colleagues and for other reasons, I can also agree with the conclusion arrived at with regard to the relevance of *Privy Council Order No. 1978-168* to this application by Wardair.

In my opinion, *Privy Council Order No. 1978-168* gives no rights to any potential Licensee and, therefore, in this case, it does not assist Wardair in any way in proving that its application should be successful in meeting the test set out in section 16(3) of the *Aeronautics Act*.[1]

I am led to this conclusion by the fact that Wardair did not possess, at the time of the Privy Council Order, a Class 4, Group H, licence at Edmonton. Moreover, the Privy Council Order is totally silent on this matter.

In support of this conclusion, I wish to refer to the Appeal of CP Air against A.T.C. *Decision No. 5538* dated July 28, 1978. The facts are, that prior to CP Air's application to serve Thunder Bay under Licence No. 979/59(C) certain restrictions had been placed on CP Air's licence in conformity with Government policy. Subsequently, the Cabinet varied this policy and in communicating this relief to CP Air, the then Minister of Transport stated, "there was no impediment from a policy standpoint to (CP Air's) application to serve Thunder Bay".

After this announcement, CP Air applied to serve Thunder Bay and the Air Transport Committee denied the application after determining that the public convenience and necesssity did not require the addition of Thunder Bay to CP Air's licence.

---

1 "16(3) The Commission shall not issue any such licence unless it is satisfied that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity."

CP Air en a appelé de cette décision au Ministre en faisant valoir, entre autres, que dans sa décision le Comité n'avait pas tenu compte, comme il se devait de le faire, de la politique du gouvernement. En rendant son jugement dans cette affaire, le Ministre déclarait:

> Que mon Cabinet ait ou non fait la déclaration de principe invoquée par l'appelant, je préciserais que le gouvernement a fait, de temps à autre, pareilles déclarations de principe ayant trait au droit de CP Air de desservir d'autres points. Ces déclarations stipulaient que le gouvernement fédéral ne s'oppose pas au fait que CP Air demande à la Commission canadienne des transports de l'autoriser à desservir d'autres points, par exemple Régina, Saskatoon et les provinces de l'Atlantique. Aussi, le gouvernement a-t-il, à plusieurs reprises, fait des déclarations de principe concernant la participation de CP Air au marché transcontinental, y compris lorsque j'ai annoncé le 23 mars 1979 que le gouvernement avait levé toutes les restrictions relatives à la capacité de la participation de CP Air à la desserte des routes aériennes transcontinentales. Aucune de ces déclarations n'a voulu empiéter sur les responsabilités statutaires de la Commission de déterminer la conformité d'une requête donnée à l'esprit de la loi exprimé en ces termes: "la commodité et les besoins présents et futurs du public". L'appelant fait donc erreur en présupposant que le Comité aurait dû interpréter sa responsabilité dans ce cas comme une responsabilité administrative, sans plus.

Je dois donc conclure que si le Ministre, et de ce fait le gouvernement, en exprimant directement pareille politique à l'égard d'un transporteur en particulier, en l'occurrence CP Air, n'avait pas l'intention d'empiéter sur la responsabilité statutaire de la Commission de déterminer la commodité et les besoins du public, il s'ensuit, compte tenu du silence de l'ordonnance du Conseil privé, pour ce qui est de Wardair en

CP Air appealed this decision to the Minister stating *inter alia*, that the Air Transport Committee had failed to take due account of Government policy in reaching their decision. In his Judgment on this appeal, the Minister stated:

> Whether or not my office made the Policy statement alleged by the Appellant, I would point out that the government has made similar policy statements from time to time on the right of CP Air to serve additional points. These statements have indicated that the federal government has no objection to CP Air's applying to the Canadian Transport Commission for the right to serve, for example, Regina, Saskatoon and the Atlantic Provinces. As well, the government has issued several policy statements over time concerning CP Air's share of transcontinental market capacity. These statements include my announcement on March 23, 1979 that the government has removed all capacity restrictions on CP Air's participation on transcontinental air routes. All these policy statements have never been intended to invade the statutory responsibility of the Commission to determine whether an application for a specific licence authority is consistent with 'the present and future public convenience and necessity'. The Appellant is therefore incorrect in assuming that the Committee should have interpreted its responsibility in this case as being no more than administrative.

I, therefore, have to conclude that if the Minister, and *ipso facto* the Government, in making a direct Policy pronouncement with regard to a specific carrier, CP Air, did not intend to invade the statutory responsibility of the Commission to make a determination of public convenience and necessity, it follows, that given the silence of the Privy Council Order as to Wardair in any way, the Government could not be deem-

tout cas, que l'on ne peut pas dire que le gouvernement a appuyé, par ce moyen, la présente requête de Wardair.

Je connais aussi le pouvoir que confère au gouverneur en conseil l'article 64 de la *Loi nationale sur les transports*, mais je suis sûr que dans l'exercice de ce pouvoir d'accorder à tout transporteur des droits dont il ne jouit déjà, le gouverneur en conseil préciserait le nom du transporteur et énoncerait en termes précis le (les) droit(s) accordé(s) à ce transporteur. Donc, puisque l'*ordonnance 1978-168 du C.P.* ne nomme pas spécifiquement Wardair ou tout permis à son nom, l'invocation dans le cas présent de ladite ordonnance comme preuve de la commodité et des besoins du public n'est fondée ni de fait ni de droit.

Je suis d'accord avec la conclusion de mes collègues qui dit. "que dans cette procédure, Wardair est soumise à une double justification."

Mes collègues, en arrivant à la conclusion que la commodité et les besoins actuels et futurs du public exigent l'agrément de la requête de Wardair, font état 1) de la réputation enviable de celle-ci pour la sécurité et la qualité de ses services dans plusieurs secteurs du marché des transports aériens; 2) de l'argument de Wardair voulant que la demande du marché intérieur ABC dépasse l'offre; 3) du fait que Wardair assure uniquement un service d'affrètement; 4) du fait que Wardair soutient que ne peut s'effectuer sans elle "un essai complet et juste"; 5) du désir de Wardair d'étudier le marché et de le mettre à l'épreuve en consacrant sa capacité aux routes primaires; et finalement de la supposée stimulation concurrentielle à l'égard de la qualité du service et du prix si Wardair devait être autorisée à assurer le service projeté.

Tous ces arguments avancés à l'audience provenaient de témoins appelés à appuyer la requête de Wardair, témoins qui étaient des cadres et (ou) des actionnaires de la compagnie. Je n'ai pas d'objection à pareille politique. Qu'il me soit cependant permis d'insister sur le fait que j'y vois peu de valeur probante. À mon avis, si le Comité veut respecter de façon responsable l'esprit du paragraphe 16(3) de la *Loi sur l'aéronautique*, il ne peut se fonder sur des hypothèses non soutenues, des opinions et des déclarations formulées en faveur de leurs auteurs.

ed to have supported Wardair's present application through that particular instrument.

I am also aware of the authority vested in the Governor in Council by section 64 of the *National Transportation Act*. But, I am sure that in exercising this authority to give any carrier rights it does not already possess, the Governor in Council would specifically name the carrier and would set out in specific terms the right(s) granted to that carrier. It therefore follows, since no mention was made of Wardair or any licence authority for Wardair in *Privy Council Order No. 1978-168*, the use of said Order as proof of public convenience and necessity in the present case is unfounded in fact and in law.

I agree with the conclusion arrived at by my colleagues with respect to the alleged "double standard of proof" being imposed on Wardair in this case.

My colleagues, in arriving at the conclusion that the present and future public convenience and necessity requires the granting of this licence to Wardair point to "the enviable international reputation for reliable, quality service in several air travel markets", Wardair's allegation as to inadequate capacity offerings in the domestic ABC market; the fact Wardair engages in charter operations only; Wardair's allegation that a "full and fair test" could not take place without Wardair's presence; the desire by Wardair to "probe and test" the market by holding capacity to primary routes; and the alleged competitive stimulation of quality and price if Wardair were licenced.

All of the above evidence, adduced at the Hearing, came from witnesses called in support of Wardair's application who were officers and/or shareholders of the company. I see nothing improper in an applicant giving such evidence. However, the point I wish to make is that it is of little probative value. Uncorroborated conjecture, opinion and self-serving statements are not, in my view, a basis on which the Committee can discharge its duties under section 16(3) of the *Aeronautics Act*.

Dans leur conclusion, mes collègues n'ont pas tenu compte des faits suivants: selon Wardair l'approbation de sa requête ne donnerait pas lieu à une réduction des tarifs aériens, qu'aucun affrèteur n'est venu appuyer la requête de Wardair et que personne n'a démontré qu'il lui était impossible, à l'heure actuelle, sur le marché canadien, de se procurer le matériel que propose Wardair. Nous savons pertinemment que ce matériel a été utilisé sur le marché ABC intérieur en 1978 et l'est toujours par des transporteurs autorisés à assurer l'intérieur du pays ce type de service.

Wardair a elle-même admis qu'elle n'assurerait le service que de mai à septembre, et ce sur les trois routes les plus rentables. On ne semble pas avoir pris en considération l'effet d'un tel service sur les transporteurs régionaux, les transporteurs desservant les grandes lignes intérieures et les autres de même que sur les affrèteurs qui assurent déjà le service sur ce marché expérimental et qui le développent. Bien que Wardair n'ait pas effectué d'étude sur les trois marchés en cause, elle conclut en se fondant sur les coefficients d'occupation, ce qui est simpliste et superficiel, que ces marchés ont été mal servis.

Si l'on veut donner du poids à ce facteur, il faut l'étayer d'arguments indépendants. Les données du Comité des transports aériens montrent qu'outre les vols ABC qui ont été effectués, on a connu en 1978 et 1979 un taux d'annulation assez élevé sur les marchés qui intéressent Wardair. Ce fait explique dans une certaine mesure le coefficient élevé d'occupation, mais montre bien également que point n'est besoin d'augmenter l'offre.

Mes collègues font appel au désir de Wardair d'étudier le marché et de le mettre à l'épreuve et concluent qu'il faut permettre à cette dernière de le faire. Quiconque prétend autoriser un requérant à desservir un marché en alléguant que lui seul est en mesure de déterminer par tâtonnements le besoin de ce service, accorde au paragraphe 16(3) de la *Loi sur l'aéronautique* un pouvoir discrétionnaire qui n'y est certes pas explicite.

Il est arrivé que le Comité ait donné le bénéfice du doute à certains requérants dont la cause était tangente, mais seulement en pré-

My colleagues, in arriving at their conclusion, overlooked the fact that Wardair testified air fares would not be lowered as a result of the approval of this application. They overlooked the fact no charterer came forward to support Wardair and no one demonstrated that equipment comparable to that proposed by Wardair is not available to them in the Canadian market at the present time. The public record indicates similar equipment was used in the domestic ABC market in 1978 and is still operated by carriers now licenced for domestic ABCs.

By its own evidence, Wardair would only operate from May to September and then only on the three most lucrative routes. No consideration appears to have been given as to the effect of such an operation on the regional, trunk and other carriers and the charterers already supplying and developing this experimental market. Although Wardair has not made any studies of the three markets in question it concludes, on the simplistic and superficial basis of ABC load factors, that these markets have been under served.

If any weight is to be given to this evidence, one should attempt to corroborate it in an independent fashion. Air Transport Committee data indicates that in addition to the ABC flights actually made, cancellation rates were quite high in both 1978 and 1979 with respect to the markets of interest to Wardair. While this fact goes some way to explain the "high load factors" experienced, it also strongly suggests that additional capacity is not needed.

My fellow Commissioners point to the desire of Wardair to "probe and test" these markets and conclude that it should be allowed to do so. If an applicant is to be given the right to serve a market on the basis that only he can determine if the service is needed through a process of trial and error, then one is reading into section 16(3) of the *Aeronautics Act* a degree of discretionary power that clearly does not exist.

While the Committee has sometimes given applicants the benefit of the doubt in marginal cases, this has only been done when independent

sence de preuves indépendantes à l'appui. Pareilles preuves, à mon avis, n'existent pas dans le cas présent.

Pour toutes les raisons que je viens d'exposer je dois me dissocier de la décision de mes collègues.

supportive evidence was present. In my view, no such evidence exists in this case.

For all of the above reasons, I must dissent from the decision of my colleagues.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

Relative à la requête de British Columbia Forest Products Limited et al., au titre de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports

Entre:

British Columbia Forest Products Limited, Canadian Cellulose Company Limited, Canadian Forest Products Limited, Cariboo Pulp and Paper Company, Crestbrook Forest Industries, Crown Zellerbach Canada Limited, Eurocan Pulp and Paper Company Ltd., Intercontinental Pulp Company, MacMillan Bloedel Limited, Northwood Pulp and Timber Limited, Prince George Pulp and Paper Limited, Rayonier Canada (B.-C.) Limited, Weyerhaeuser Canada Limited, North Western Pulp and Power Ltd., Proctor and Gamble Company of Canada, Ltd., et Prince Albert Pulp Company, Limited

Requérants,

- et -

Canadien Pacifique Limitée et les Chemins de fer Nationaux du Canada (ci-après désignés CP et CN)

Intimés,

- et -

The Akron, Canton and Youngstown Railroad Company, The Baltimore and Ohio Railroad Company, Bangor and Aroostook Railroad Company, Bessemer and Lake Erie Railroad Company, Boston and Maine Corporation, The Chesapeake and Ohio Railway Company, Chicago South Shore and South Bend Railroad, Consolidated Rail Corporation, Delaware and Hudson Railway Company, Detroit and Toledo Shore Line Railroad Company, Detroit Toledo and Ironton Railroad Company, Grand Trunk Western Railroad Company, The Long Island Railroad, Louisville and Nashville Railroad Company, Maine Central Railroad Company, Norfolk and Western Railway Company, Pittsburgh and Lake Erie Railroad, Richmond Fredericksburg and Potomac Railroad

In the matter of the Application of British Columbia Forest Products Limited et al., pursuant to Section 23 of the National Transportation Act

Between:

British Columbia Forest Products Limited, Canadian Cellulose Company Limited, Canadian Forest Products Limited, Cariboo Pulp and Paper Company, Crestbrook Forest Industries, Crown Zellerbach Canada Limited, Eurocan Pulp and Paper Company Ltd., Intercontinental Pulp Company, McMillan Bloedel Limited, Northwood Pulp and Timber Limited, Prince George Pulp and Paper Limited, Rayonier Canada (B.C.) Limited, Weyerhaeuser Canada Limited, North Western Pulp and Power Ltd., Proctor and Gamble Company of Canada, Ltd., and Prince Albert Pulp Company Limited,

Applicants;

- and -

Canadian Pacific Limited and Canadian National Railway Company, (hereinafter referred to as CP and CN)

Respondents;

- and -

The Akron, Canton and Youngstown Railway Company, The Baltimore and Ohio Railroad Company, Bangor and Aroostook Railroad Company, Bessemer and Lake Erie Railroad Company, Boston and Maine Corporation, The Chesapeake and Ohio Railway Company, Chicago South Shore and South Bend Railroad, Consolidated Rail Corporation, Delaware and Hudson Railway Company, Detroit and Toledo Shore Line Railroad Company, Detroit Toledo and Ironton Railroad Company, Grand Truck Western Railroad Company, The Long Island Railroad, Louisville and Nashville Railroad Company, Maine Central Railroad Company, Norfolk and Western Railway Company, Pittsburgh and Lake Erie Railroad, Richmond Fredericksburg and Potomac Railroad

Company, et Western Maryland Railway, Eastern Railroads,

Intervenants.

Répertorié: Re British Columbia Forest Products Ltd.

Comité des transports par chemin de fer: D.H. Jones, c.r. (président), A.H. Carver et J.M. McDonough.

Date de la décision: le 17 août 1979
Dossier n°: 26901.62.11.1

Transport par chemin de fer - Taux de fret - Parité entre le taux de transport de la pâte de bois de la côte ouest du Canada et des États-Unis - Intérêt public - "Désavantage injuste" créé par l'inégalité des taux - Compétence du Comité des transports par chemin de fer - Si s'applique aux tarifs communs internationaux - Loi nationale sur les transports, *S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 23.*

Les requérants, producteurs de pâte de bois de l'ouest du Canada, demandent que le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) émette une ordonnance annulant certains taux de fret imposés par les sociétés de chemins de fer intimées à l'endroit de la pâte de bois de cette région. Au soutien de leur requête, les requérants prétendent que les nouveaux taux détruisent la situation de parité établie depuis longtemps avec les taux de la côte ouest des États-Unis et créent un désavantage "injuste" pour ces derniers, en contravention de l'art. 23 de la Loi nationale sur les transports. *Les intimés soutiennent que les nouveaux taux n'entraînent aucun désavantage "injuste", et que le C.T.C.F. n'a pas compétence pour diminuer des taux ayant une portée internationale.*

Décision: *Le Comité est compétent pour modifier les taux qui enfreignent l'art. 23 de la* Loi nationale sur les transports. *Notamment, le Comité peut modifier les taux qui créent un "désavantage injuste", un "obstacle excessif à l'échange des denrées", ou un "découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires". Il s'agit en l'occurence d'une compétence exercée conjointement par le C.T.C.F. et l'*Interstate Commerce Commission *des États-Unis.*

Dans un même ordre d'idée, les nouveaux taux violent la situation de "parité" des taux ayant existée par le passé, soit l'égalité des taux avant

Company, and Western Maryland Railway, otherwise known as the Eastern Railroads,

Interveners.

Indexed as: Re British Columbia Forest Products Ltd.

Railway Transport Committee: D. H. Jones, Q.C. (Chairman), A.H. Carver and J.M. McDonough.

Date of Decision: August 17, 1979
File No.: 26901.62.11.1

Railway transport - Freight rates - Parity between Canadian and U.S. woodpulp rates on west coast - Public interest - "Unfair disadvantage" created by unequal rates - Jurisdiction of Railway Transport Committee - Whether extends to joint international freight rates - National Transportation Act, *R.S.C. 1970, c. N-17, s. 23.*

The applicants, woodpulp manufacturers on the West Coast, sought an Order from the Railway Transport Committee (R.T.C.) abolishing certain freight rates imposed on woodpulp in that region by respondent railways on the grounds that the new rates violated a long-standing parity with U.S. West coast rates and imposed an unfair disadvantage on the applicants, contrary to s. 23 of the National Transportation Act. *Respondents contended that any disadvantage accruing as a result of the new rates was not "unfair," and that the R.T.C. had no jurisdiction to roll back rates that had international application.*

Decision: *The Committee has jurisdiction to modify rates that violate s. 23 of the* National Transportation Act. *More particularly, the Committee can modify any rate that creates either "unfair disadvantage", an "undue obstacle to the interchange of commodities", or an "unreasonable discouragement to the development of primary or secondary industries". There is joint jurisdiction between the R.T.C. and the U.S.* Interstate Commerce Commission.

Similarly, the new rates violate the historic "parity" situation (i.e., the equal rates before the impact of currency fluctuations or freight-rate sur-

les influences des taux de change et de la surtaxe applicable aux taux de fret. Les taux de change constituent un élément externe qui ne peut influencer les conclusions portant sur la parité. Par conséquent, la violation de la situation historique de parité par les nouveaux taux constitue un acte "préjudiciable à l'intérêt public" au sens de l'art. 23 de la Loi nationale sur les transports.

N.D.L.R.: *CP et CN interjetèrent appel devant la Cour d'appel fédérale [(1981) 2 C.F. 745)]. La Cour jugea que l'ordonnance du Comité des transports par chemin de fer n'était pas valide et devait être écartée. De plus, la Cour ordonna que le Comité devait réexaminer et établir à nouveau le fondement de l'ordonnance, après avoir donné aux appelants la chance d'être entendus lors d'une audience qui porterait uniquement sur la question de la violation de la justice naturelle. Les compagnies ferroviaires appelantes ont par la suite demandé à la Cour suprême du Canada d'en appeler de cet arrêt de la Cour fédérale d'appel, mais la requête a été rejetée.*

Jurisprudence citée

Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills Ltd. et al. c. les Chemins de fer Nationaux du Canada et al., [1974] C.C.T. 341
"Cause des 17%", 77 C.R.T.C. 113, datée du 17 novembre 1958
Cie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada c. British American Oil, [1911] 43 R.C.S. 311
International Newsprint Rates, 42 C.R.C. 15

Niagara, St. Catharines et Toronto Ry. Co. c. Davy, [1911] 43 R.C.S. 277
Prince Albert Pulp Co. Ltd. et al. c. Canadien Pacifique Ltée et les Chemins de fer Nationaux du Canada, [1971] C.C.T. 173
Prince Albert Pulp Co. Ltd. c. Canadien Pacifique Ltée et al., [1972] C.C.T. 10
Saskatchewan Wheat Pool et al. c, les Chemins de fer Nationaux du Canada et al., [1971] C.C.T. 316

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance générale du C.T.C.F. nº 326, datée du 14 janvier 1921

charge). The currency exchange rates are an external factor that cannot influence findings as to parity. As a result, the violation of historic parity by the new rates constitutes an act "prejudicial to the public interest" within the meaning of s. 23 of the National Transportation Act.

Editor's note: *CP and CN appealed this decision to the Federal Court of Appeal [(1981) 2 F.C. 745)]. The Court found that the Committee order was invalid and ought to be set aside. The Court also held that the matter be reconsidered and be re-determined by the Committee after affording the appellants an opportunity to be heard at a hearing on the sole issue of breach of natural justice. The appellant railways subsequently sought leave to appeal this judgement to the Supreme Court of Canada, but leave to appeal was denied.*

Cases referred to

Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills Ltd. et al. v. Canadian National Railways et al., [1974] C.T.C. 341
"17 Percent Case", 77 C.R.T.C. 113, dated November 7, 1958
Grand Trunk Ry. Co. v. British American Oil, [1911] 43 S.C.R. 311
International Newsprint Rates, 42 C.R.C. 15

Niagara, St. Catharines and Toronto Ry. Co. v. Davy, [1911] 43 S.C.R. 277
Prince Albert Pulp Co. Ltd. et al. v. Canadian Pacific Ry. Co. and Canadian National Railways, [1971] C.T.C. 173
Prince Albert Pulp Company Ltd. v. Canadian Pacific Ltd. et al., [1972] C.T.C. 10
Saskatchewan Wheat Pool et al. v. Canadian National et al., [1971] C.T.C. 316

Decisions and Orders referred to

R.T.C. General Order No. 326, dated January 14, 1921

Lois citées

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 3, 5, 6, 276 à 278 et 284 à 290
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, 19 et 23

Comparutions

J.E. Foran et M.E. Rothstein, pour les requérants; M. Rabin, pour les Chemins de fer Nationaux du Canada; T.J. Moloney, pour le Canadien Pacifique Limitée; I.G. Nathanson, J.J.L. Hunter et P. Albi, pour Eastern Railroads; T.D. Heaver, pour son propre compte; D. Silverstone, pour la Commission canadienne des transports.

Statutes referred to

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 3, 5, 6, 276 to 78 and 284 to 290
National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 19 and 23

Appearances

J.E. Foran and M.E. Rothestein for Applicants; M. Rabin for Canadian National Railway Company; T.J. Moloney for Canadian Pacific Limited; I.G. Nathanson, J.J.L. Hunter, P. Albi for Eastern Railroads; T.D. Heaver on his own behalf; D. Silverstone, for the Canadian Transport Commission.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Introduction	175
Historique et résumé de la requête	177
Conférence préalable à l'audience	180
Décision de prime abord	180
Décision relative à l'intérêt juridique	181
Position des intervenants	181
Mémoire du professeur T.D. Heaver	183
Plaidoirie des requérants	184
Structure tarifaire et correspondance des taux	184
Question du taux de change et de la surtaxe appliquée au taux de transport	188
Question relative à l'importance de la plainte des requérants	190
Effet de l'action tarifaire *"ex parte 318"* sur la commercialisation des pâtes de bois des requérants	191
Question de l'intérêt public	191
Redressement recherché par les requérants	192
Plaidoirie des intimés	194
Avocat du CN	194
Avocat du CP	197
Plaidoirie des intervenants	201
Juridiction de la Commission canadienne des transports	206
Enquête et analyse	212
Effets des majorations *ex parte 318* et *ex parte 330*	212
Question de la parité des taux	214
Questions liées au taux de change et à la surtaxe applicable au taux de transport	228

TABLE OF CONTENTS

	Page
Introduction	175
History and Summary of the Application	177
Pre-hearing Conference	180
Decision as to Prima Facie	180
Decision as to Legal Interest	181
Position of the Interveners	181
Submission of Professor T.D. Heaver	183
Argument of the Applicants	184
Rate Structure and Rate Relationships	184
Currency Exchange and Freight Surcharge Issue	188
Question as to Significance of Applicants' Complaint	190
Effect of *Ex Parte 318* Rate Action on Marketing of Applicants' Woodpulp	191
Public Interest Question	191
Relief Sought by the Applicants	192
Argument of the Respondents	194
Counsel for CN	194
Counsel for CP	197
Argument of the Interveners	201
Jurisdiction of the Canadian Transport Commission	206
Investigation and Analysis	212
Impact of *Ex Parte 318* and *Ex Parte 330* Freight Rate Increases	212
Freight Rate Parity Issue	214
Matters Related to Currency Exchange and Freight Rate Surcharge	228

Refus de participation et retour à la situation initiale, de la part des chemins de fer américains 233
Perte de marchés américains par les usines requérantes 235
Perte de tonnage par les chemins de fer canadiens 237
Majorations ex parte des taux de transport après les *ex parte 318/330* 240

Constatations 243

Mise en application des constatations 246

Annexes

I - Décision sur le bien fondé de prime abord. 249
II - Carte des territoires tarifaires des États-Unis. 255
III - Comparaisons de taux de fret de la pâte de bois par wagons complets de points d'origine situés dans l'ouest du Canada et le nord-ouest (Pacifique) des États-Unis, vers les principales destinations situées dans le centre-ouest et l'est des États-Unis 256

American Railroads Flag-Out/ Roll-Back 233
Loss of U.S. markets by Applicant Mills 235
Loss of Tonnage by Canadian Railroads 237
Ex Parte Freight Rate Increases Subsequent to *Ex-318/Ex-330* 240

Findings 243

Implementation of Findings 246

Appendices

I - Prima Facie Decision 249
II - Map of United States Rate Territories 255
III - Comparisons of carload woodpulp rail freight rates from western and northwestern U.S. Pacific origins to principal destinations in the midwestern and eastern United States 256

DÉCISION

Affaire entendue à Vancouver (C.-B.) du 20 au 29 novembre 1978 et à Ottawa (Ontario) les 6 et 7 décembre 1978.

Introduction

La présente requête a été déposée au titre de l'Article 23 de la *Loi nationale sur les transports* et soumet à une décision la question de savoir si le niveau de certains taux de fret internationaux de transport par chemin de fer de pâte de bois produite dans l'ouest du Canada vers les marchés américains nuit à l'intérêt public L'article 23 stipule ce qui suit:

23(1) Au présent article

"transporteur" ou "voiturier" désigne toute personne qui entreprend, par location ou contre rétribution, des transports par chemin de fer, par eau, par aéronef, par entreprise de transport par véhicule à moteur ou par pipe-line pour denrées, lorsque ces transports relèvent de la compétence législative du Parlement du Canada;

"intérêt public" comprend, sans restreindre sa portée générale, l'intérêt public décrit à l'article 3.

(2) Lorsqu'une personne a lieu de croire

(a) que toute action ou omission d'un transporteur ou plus, ou

(b) que l'effet de l'établissement d'un taux par un ou plusieurs transporteurs en conformité de la présente loi ou de la *Loi sur les chemins de fer* après le 19 septembre 1967, peut nuire à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes ou les conditions du transport à l'intérieur, à destination ou en provenance

DECISION

Heard at Vancouver, British Columbia, November 20 to 29, 1978 and at Ottawa, Ontario, December 6 and 7, 1978.

Introduction

This case application was filed under Section 23 of the *National Transportation Act* and raises for decision the question whether the level of certain international freight rates on woodpulp, produced in western Canada and moving to markets in the United States, is prejudical to the public interest. Section 23 reads as follows:

23(1) In this section

"carrier" means any person engaged for hire or reward in transport, to which the legislative authority of the Parliament of Canada extends, by railway, water aircraft, motor vehicle undertaking or commodity pipeline;

"public interest" includes, without limiting the generality thereof, the public interest as described in section 3.

(2) Where a person has reason to believe

(a) that any act or omission of a carrier or of any two or more carriers, or

(b) that the effect of any rate established by a carrier or carriers pursuant to this Act or the *Railway Act* after the 19th day of September 1967, may prejudicially affect the public interest in respect of tolls for, or conditions of, the carriage of traffic within, into or from Canada, such person may apply to the Commission,

du Canada, cette personne peut demander à la Commission l'autorisation d'interjeter appel de l'action, de l'omission ou du taux et la Commission, si elle est convaincue que la demande est, de *prime abord*, bien fondée, doit faire l'enquête qu'elle estime justifiée sur l'action, l'omission, le taux ou son effet.

for leave to appeal the act, omission or rate, and the Commission shall, if it is satisfied that a *prima facie* case has been made, make such investigation of the act, omission or rate and the effect thereof, as in its opinion is warranted.

(3) Lorsqu'elle fait une enquête en vertu du présent article, la Commission doit tenir compte de tous les facteurs qui lui semblent pertinents et notamment, sans limiter la portée générale de ce qui précède, voir

(3) In conducting an investigation under this section, the Commission shall have regard to all considerations that appear to it to be relevant, including, without limiting the generality of the foregoing,

(a) si les taxes ou conditions spécifiées pour le transport de marchandises au taux ainsi établi sont telles qu'elles entraînent

(a) whether the tolls or conditions specified for the carriage of traffic under the rate so established are such as to create

(i) un désavantage injuste excédant celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu ou au volume du trafic, à l'échelle des opérations y afférentes ou au genre de trafic ou de service en question, ou

(i) an unfair disadvantage beyond any disadvantage that may be deemed to be inherent in the location or volume of the traffic, the scale of operation connected therewith or the type of traffic or service involved, or

(ii) un obstacle excessif à l'échange des denrées entre des points au Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenant, ou du mouvement de denrées passant par des ports canadiens;

(ii) an undue obstacle to the interchange of commodities between points in Canada or an unreasonable discouragement to the development of primary or secondary industries or to export trade in or from any region of Canada or to the movement of commodities through Canadian ports; or

(b) si le contrôle par un autre genre de service de transport, ou si les intérêts détenus par un transporteur dans un autre genre de service de transport ou si le

(b) whether control by, or the interests of a carrier in, another form of transportation service, or control of a carrier by, or the interest in the carrier of, a company or

contrôle d'un transporteur par une compagnie ou une personne qui exploite un autre genre de service de transport ou si les intérêts détenus par ces dernières dans l'entreprise d'un transporteur, peuvent être en cause.

(4) Si la Commission, après une audition, conclut que l'action, l'omission ou le taux qui fait l'objet de l'appel nuit à l'intérêt public, elle peut, nonobstant la fixation d'un taux en conformité de l'article 278 de la *Loi sur les chemins de fer* mais en tenant compte des articles 276 et 277 de ladite loi, rendre une ordonnance sommant le transporteur de supprimer la cause du préjudice dans les taxes ou conditions pertinentes spécifiées pour le transport ou telle autre ordonnance qu'elle considère convenir aux circonstances ou elle peut faire un rapport à ce sujet au gouverneur en conseil aux fins de faire prendre toute mesure jugée appropriée. 1966-67, c. 69, art. 16.

person engaged in another form of transportation service may be involved.

(4) If the Commission, after a hearing, finds that the act, omission or rate in respect of which the appeal is made is prejudicial to the public interest, the Commission may, notwithstanding the fixing of any rate pursuant to section 278 of the *Railway Act* but with regard to section 276 and 277 of that Act, make an order requiring the carrier to remove the prejudicial feature in the relevant tolls or conditions specified for the carriage of traffic or such other order as in the circumstances it may consider proper, or it may report thereon to the Governor in Council for any action that is considered appropriate. 1966-67, c. 69, s. 16.

Historique et résumé de la requête

Le 23 août 1977, l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers a demandé au Comité des transports par chemin de fer, au nom de seize de ses usines membres de l'ouest du Canada, l'autorisation d'interjeter appel des actions et/ou des omissions des intimés, le CN et le CP, ainsi que des taux, taxes et/ou conditions de transport établis dans les tarifs applicables aux mouvements de pâte de bois en provenance de points situés dans l'ouest du Canada vers des destinations situées aux États-Unis.

Les requérants soutiennent en l'occurrence que, pendant une soixantaine d'années, les taux applicables au transport de la pâte de bois en provenance des divers points d'origine établis de groupes de taux de l'ouest du Canada et points d'origine de groupes de taux du nord-ouest des

History and Summary of the Application

On August 23, 1977, the Canadian Pulp and Paper Association, on behalf of sixteen of its member mills in western Canada, applied to the Railway Transport Committee for leave to appeal the acts and/or omissions of Respondents CN and CP, and the rates, tolls, and/or conditions of carriage, as set out in the relevant tariffs, applying to woodpulp moving from points in western Canada to destinations in the United States.

Specifically, the Applicants contend that, for approximately sixty years, the freight rates applicable on woodpulp from the various established western Canadian rate group origins had been at parity with woodpulp rate group origins in the northwestern United States. The first

États-Unis étaient à parité. Les premières usines de pâte de bois de l'ouest du Canada furent construites sur la côte et la parité de taux de transport avec les usines de la côte américaine leur fut accordée. Les usines canadiennes construites ultérieurement à l'intérieur du pays obtinrent la parité avec celles de l'intérieur des États-Unis pour ce qui est des taux de transport. Autrement dit, les producteurs de pâte de bois de l'ouest du Canada obtinrent les mêmes taux de transport que ceux du nord-ouest des États-Unis vers leurs marchés communs de l'est et du centre des États-Unis.

mills in western Canada were established on the coast and were granted rate parity with U.S. coastal mills. Canadian mills subsequently established in the interior received parity with U.S. interior mills. In other words, western Canadian woodpulp producers obtained the same rates as woodpulp producers in the northwestern U.S. to common markets in the eastern and central United States.

Les taux en cause dans cette affaire figurent dans les *tarifs nº 227-H*, CTC (F) 850 de la *Canadian Freight Association* et *nº 2-H*, CTC (F) 1012 du *Trans-Continental Freight Bureau*.

The rates in question in this case may be found in *Canadian Freight Association Tariff No. 227-H*, CTC (F) 850, and *Trans-Continental Freight Bureau Tariff No. 2-H*, CTC(F) 1012.

Les requérants soutiennent en outre que cette parité, qui a longtemps existé, a été rompue par la publication du *tarif de majoration ex parte nº 318*, Supplément 7, prenant effet le 18 avril 1976. Le supplément 7 prévoyait pour les taux de transport en provenance de points d'origine situés au Canada une majoration de 7%; cependant, à cause d'une action tarifaire de certains chemins de fer des États-Unis, il n'a pas été appliqué au transport en provenance de points d'origine concurrents du nord-ouest des États-Unis. Par la suite, le *tarif de majoration ex parte nº 330* a introduit une augmentation de 5% des taux de transport en provenance de points d'origine situés aux Etats-Unis, mais de 2% seulement pour les wagons complets de 150 000 lbs et plus.

Applicants further contend that this long-standing parity was disrupted by the publication of Supplement 7, *Ex Parte increase tariff No. 318* effective April 18, 1976. Supplement 7 provided for a seven percent increase in freight rates from the Canadian origins but, because of rate action by certain U.S. Railroads, did not apply from the competing northwestern United States origins. Subsequently, *Ex Parte increase tariff No. 330*, provided for a five percent increase from the United States origins in question, with only a two percent incease on carloads loaded to 150,000 pounds or more.

Les requérants soutiennent que les différentes augmentations de taux susmentionnées ont eu pour effet, en définitive, de détruire la situation de parité qui existait auparavant. Ils affirment en outre que les intimés n'ont tenu aucun compte initialement de leurs efforts afin de rétablir cette parité et les ont repoussés, et qu'ils continuent de n'en tenir aucun compte et de les repousser.

The applicants submit that the end result of these various rate increases, as described, was to destroy the former state of parity situation. Applicants further submitted that their efforts to restore that parity were initially ignored and rejected and continued to be ignored and rejected by the Respondents.

Les requérants affirment que l'action des intimés qui donne lieu à leur plainte nuit à l'intérêt public, car les producteurs de pâte de bois de l'ouest du Canada sont effectivement captifs du transport par chemin de fer et ont tenu pour acquis, pendant près de soixante ans, qu'il leur serait accordé les mêmes niveux de tarifs qu'à leurs concurrents du nord-ouest des États-Unis.

The Applicants contend that the Respondents' action complained of prejudicially affects the public interest inasmuch as the western Canadian woodpulp producers are effectively captive to the railways and have, for nearly sixty years, relied on the understanding that they would be accorded the same rate levels as their competitors in the northwestern United States.

Les requérants soutiennent encore que, vue les actes des intimés dans cette affaire, il est assez probable que des augmentations tarifaires soient imposées dans l'avenir aux usines canadiennes sans qu'il soit tenu compte d'aucune action tarifaire qui pourrait être décidée aux États-Unis à l'égard des producteurs de pâte de bois des états du nord-ouest. Il en résulterait une nouvelle détérioration de la correspondance qui existait précédement en matière de tarifs de transport entre producteurs de pâte de bois de l'ouest du Canada et du nord-ouest des États-Unis.

En conclusion, les requérants soutiennent que l'action susdite des intimés constitue un désavantage injuste excédant celui qui peut être considéré comme étant inhérent au lieu ou au volume du trafic, à l'échelle des opérations y afférentes ou au genre de trafic ou de service en question, et que le fait de ne pas maintenir la parité revient à profiter injustement de la situation captive des producteurs canadiens et décourage de façon déraisonnable le développement de l'industrie primaire et secondaire et du commerce d'exportation.

Dans leur réponse, les intimés ont adopté la position que les requérants n'avaient pu établir que des actes, des omissions et/ou des taux de fret faisant l'objet de la plainte avaient nui en aucune manière, directement ou indirectement, à l'intérêt public.

Les intimés ont déclaré en outre que, tout en étant opposés à "la parité pour la parité", ils avaient constamment proposé de réexaminer et de renégocier tous cas concrets où il serait allégué que des expéditeurs rencontraient des difficultés économiques. Il a été observé que, jusqu'alors, un seul expéditeur membre avait fourni des preuves au sujet d'un écart de taux préjudiciable, et que des mesures appropriées avaient été prises pour y remédier.

Les intimés ont nié la majorité des allégations des requérants et ont soutenu que ceux-ci n'avaient pu établir que leur demande était de *prime abord* bien fondée, conformément à l'Article 23 de la *Loi nationale sur les transports*.

Les intimés ont conclu leur réplique en demandant que, pour les raisons exposées dans leur mémoire écrit, le Comité des transports par chemin de fer rejette la requête.

The Applicants further contend that the action of the Respondents in this case creates a reasonable likelihood that future freight rate increases would be imposed upon the Canadian mills with no consideration being given to any U.S. rate action that might be taken in regard to woodpulp producers in the northwestern states. The result would be a further deterioration of the previously existing freight rate relationship between woodpulp producers in western Canada and their competitors in the northwestern United States.

In conclusion, the Applicants submit that the action of the Respondents, as outlined, constitutes an unfair disadvantage beyond any disadvantages deemed to be inherent in the location or volume of the traffic, the scale of operation, or the type of traffic or service involved, and that failure to maintain parity took unfair advantage of the Canadian producers' captive position and constituted an unreasonable discouragement to the development of primary and secondary industry and to export trade.

In their answer, the Respondents adopted the position that the Applicants had failed to show that any of the acts, omissions and/or freight rates complained of had prejudicially affected the public interest in any way, either directly or indirectly.

The Respondents further stated that, although they were opposed to parity for parity's sake, they had consistently offered to review and renegotiate any specific instances of alleged economic hardship to shippers. It was pointed out that, as of that time, only one member shipper had presented evidence related to an unfavourable rate differential and appropriate remedial action had been taken.

The Respondents denied the majority of the allegations made by the Applicants and maintained that the latter had failed to establish a *prima facie* case pursuant to Section 23 of the *National Transportation Act*.

The Respondents concluded their answer by requesting that, for the reasons outlined in their written submission, the Railway Transport Committee dismiss the Application.

Conférence préalable à l'audience

Le 9 janvier 1978, une conférence préalable à l'audience a eu lieu à Ottawa afin d'examiner si les parties consentiraient à ce que la Commission puisse établir sans audience publique si la demande était, de *prime abord*, bien fondée et afin d'établir si elles consentiraient à une procédure sommaire d'échange de preuves par écrit entre elles avant l'audience prévue à l'Article 23(4). Cette conférence devait permettre aussi un débat relatif à la préparation par l'équipe de la CCT d'un rapport provisoire sans conclusions et l'examen de toutes autres questions relatives à son enquête que les parties souhaiteraient aborder.

La position que les requérants ont adoptée à la conférence était qu'ils avaient établi que leur demande était, de *prime abord*, bien fondée, et qu'une audience publique à ce propos n'était ni obligatoire ni nécessaire. Les intimés ont soutenu qu'il n'avait pas été établi que la demande était de *prime abord* bien fondée et qu'une audience publique était nécessaire.

Les parties sont convenues cependant que si la Commission déterminait que la demande était, de *prime abord*, bien fondée, la procédure sommaire susmentionnée d'échange de preuves par écrit serait appliquée. Sur la même base, elles sont convenues que l'équipe de la C.C.T. devrait préparer un rapport préliminaire qui pourrait servir de document de base acceptable et objectif.

L'avocat des intimés a déclaré en outre que ceux-ci avaient l'intention de déposer une motion visant à établir que l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers (A.C.P.P.P.) n'était pas une "personne" au sens de l'Article 23 de la *Loi nationale sur les transports*. Ainsi, l'A.C.P.P.P. n'était pas, selon eux, une partie intéressée pouvant formuler une requête au titre de l'Article 23.

Décision de prime abord

Le 1er juin 1978, les avocats des requérants et ceux des intimés ont été avisés que le jury n'avait pas l'intention de convoquer une audience pour entendre l'argumentation sur le bien fondé de l'affaire de *prime abord*. Les parties ont été avisées que, dans un délai de quinze

Pre-hearing Conference

On January 9, 1978, a pre-hearing conference was held at Ottawa to consider whether the parties could agree that the Commission could make a *prima facie* determination without a public hearing, and to ascertain whether the parties would consent to a short-form procedure under which written evidence would be exchanged between the parties prior to the hearing required by Section 23(4). There was also to be a discussion related to preparation of an interim report of its investigation without conclusions, by C.T.C. staff, and discussion of any other matters the parties wished to raise.

At the conference, it was the position of the Applicants that they had established a *prima facie* case and that a public hearing with respect thereto was neither mandatory nor necessary. The Respondents said that a *prima facie* case had not been established and that a public hearing was required.

The parties agreed, however, that if the Commission determined that a *prima facie* case had been made, the aforementioned short-form procedure concerning exchange of written evidence would apply. On the same premise, both parties agreed that C.T.C. staff should proceed to prepare a preliminary report which would act as an acceptable and objective data base.

Counsel for Respondents also stated that they intended to file a motion to the effect that the Canadian Pulp and Paper Association (C.P.P.A.) was not a "person" within the meaning of Section 23 of the *National Transportation Act*. As such the C.P.P.A. did not, in their view, have the requisite legal interest to make an application under Section 23.

Decision as to Prima Facie

On June 1, 1978, Counsel for both Applicants and Respondents were informed that the Panel did not propose to call a hearing to hear argument on the question of *prima facie*. Parties were advised that they could submit, within fifteen days, written argument in support of

jours, elles pouvaient soumettre par écrit une argumentation à l'appui de leur position sur la question. Subséquemment, le secrétaire du Comité a reçu ces mémoires écrits.

Le 11 août 1978, les parties ont été avisées par lettre que le Comité avait constaté l'existence d'un cause de *prime abord* bien fondée et que les motifs sur lesquelles s'appuyait cette décision suivraient. La décision exposant les motifs du jugement *"de prime abord"*, reproduite ci-joint en Annexe I, a été envoyée aux parties par la poste le 16 novembre 1978.

Décision relative à l'intérêt juridique

Comme ils en avaient manifesté l'intention lors de la conférence préalable à l'audience, les intimés ont déposé une note en date du 18 janvier 1978 selon laquelle ils ne pensaient pas que l'A.C.P.P.P. soit, juridiquement, une "personne" intéressée à l'affaire, étant donné que cette association n'était pas une personne au sens de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*.

Le 15 juin, l'avocat des requérants a répliqué en priant la Commission d'amender la procédure et les documents déposés en substituant la désignation descriptive "les usines productrices de pâte de bois de l'ouest du Canada" au terme "Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers".

Le Comité a accédé à cette demande le 29 juin. Le 20 juillet, les intimés ont fait savoir qu'ils n'avaient aucune objection à l'amendement demandé. Dès lors, il a été entendu que, dans cette cause, les requérants étaient les seize compagnies dont la liste figure dans l'Annexe A à la requête initiale.

Position des intervenants

Lors d'une deuxième conférence préalable à l'audience tenue à Ottawa le 6 septembre 1978, M. H.N. Babcock, comparaissant en qualité d'avocat des chemins de fer américains ci-après: The Akron, Canton and Youngstown Railroad Company, The Baltimore and Ohio Railroad Company, Bangor and Aroostook Railroad Company, Bessemer and Lake Erie Railroad Company, Boston and Maine Corporation, The Chesapeake and Ohio Railway Company, Chicago South Shore and South Bend Railroad, Consolidated

their respective positions on the question. Written submissions were subsequently received by the Secretary of the Committee.

On August 11, 1978, a letter went forward to the parties informing them that the Committee had found a *prima facie* case to exist and that reasons to support this decision would follow. The decision outlining reasons for the *prima facie* judgement, a copy of which is annexed as Appendix I, was mailed to all parties on November 16, 1978.

Decision as to Legal Interest

In accordance with their stated intention at the pre-hearing conference, Respondents filed a motion dated January 18, 1978 to the effect that they did not believe the C.P.P.A. had a legal interest in the case since this association was not a "person" within the meaning of Section 23 of the *National Transportation Act*.

In response to the foregoing, on June 15th, Counsel for Applicants applied to the Commission to amend proceedings and documents on file to substitute the descriptive designation "The woodpulp producing mills in western Canada" for "Canadian Pulp and Paper Association".

This request was granted by the Committee on June 29th. On July 20th, the Respondents advised that they had no objections to the requested amendment. It was henceforth understood that the Applicants in the case were the sixteen companies listed in Appendix A attached to the original Application.

Position of the Interveners

At a second pre-hearing conference held in Ottawa on September 6, 1978, Mr. H.N. Babcock, appearing as Counsel for the following United States Railroads: The Akron, Canton and Youngstown Railroad Company, The Baltimore and Ohio Railroad Company, Bangor and Aroostook Railroad Company, Bessemer and Lake Erie Railroad Company, Boston and Maine Corporation, The Chesapeake and Ohio Railway Company, Chicago South Shore and South Bend Railroad, Consolidated Rail Corporation,

Rail Corporation, Delaware and Hudson Railway Company, Detroit and Toledo Shore Line Railroad Company, Detroit Toledo and Ironton Railroad Company, Grand Trunk Western Railroad Company, The Long Island Railroad, Louisville and Nashville Railroad Company, Maine Central Railroad Company, Norfolk and Western Railway Company, Pittsburgh and Lake Erie Railroad, Richmond Fredericksburg and Potomac Railroad Company, et Western Maryland Railway, autrement connus sous l'appellation Eastern Railroads, a fait savoir que les Eastern Railroads, après plus ample examen de la situation, pourraient vouloir intervenir dans la procédure.

Le 6 octobre 1978, les Eastern Railroads ont déposé auprès du Secrétaire du Comité une demande officielle à l'effet d'intervenir. Toutefois, le document déposé ne mentionnait pas clairement si les Eastern Railroads se proposaient d'appuyer la requête, de s'y opposer ou de la faire modifier, comme l'exigent les Règles générales de la Commission.

Les requérants ayant alors élevé une objection à cette intervention, il a été répliqué que, tant que les requérants n'auraient pas indiqué avec précision l'ordonnance qu'ils souhaitaient obtenir, les Eastern Railroads ne pourraient adopter ni indiquer une position déterminée. Ils demandaient à être autorisés à intervenir lorsque leurs intérêts seraient en cause.

Le premier jour de l'audience officielle à Vancouver, l'avocat des requérants a demandé que les Eastern Railroads soient invités à faire connaître leur position en cette affaire et à indiquer sur quelle argumentation elle reposait. L'avocat des Eastern Railroads a soutenu que ses clients, en raison des intérêts financiers qu'ils ont manifestement à la procédure et sur la base d'un précédent qui, selon lui, avait été établi dans la cause Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills en 1972, devaient être autorisés à intervenir et à participer à la procédure.

Après délibération et en égard aux *Règles 360 et 365 de la Commission canadienne des transports*, qui ne sont pas des règles techniques mais des règles de fond, le Comité a statué que les Eastern Railroads devraient éclaircir leur position. L'avocat des Eastern Railroads a été invité à discuter la question avec ses clients et, si possible, à donner une réponse au comité le lendemain matin.

Delaware and Hudson Railway Company, Detroit and Toledo Shore Line Railroad Company, Detroit Toledo and Ironton Railroad Company, Grand Trunk Western Railroad Company, The Long Island Railroad, Louisville and Nashville Railroad Company, Maine Central Railroad Company, Norfolk and Western Railway Company, Pittsburgh and Lake Erie Railroad, Richmond Fredericksburg and Potomac Railroad Company, and Western Maryland Railway, otherwise known as the Eastern Railroads, indicated that Eastern Railroads, after further review of the situation, might wish to intervene in the proceedings.

On October 6, 1978, the Eastern Railroads filed a formal application to intervene with the Secretary of the Committee. However, the document filed did not clearly state whether the Eastern Railroads intended to support, oppose or modify the application, as required by the General Rules of the Commission.

Subsequent objection to this intervention by the applicants was countered by the response that, until the applicants indicated the precise order they sought, the Eastern Railroads would not be able to adopt or indicate a specific position. They requested that they be permitted to intervene in the proceedings where their interests appeared.

On the first day of the formal Hearing in Vancouver, Counsel for the Applicants asked that the Eastern Railroads be required to indicate their position in this case and to provide the basis for the stand. Counsel for Eastern Railroads submitted that his clients, because of their obvious financial interests in the proceedings, and based on a precedent which he suggested was established in the Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills Case in 1972, should be allowed to intervene and participate in the proceedings.

The Committee ruling, after due deliberation, and regard to *General Rules 360 and 365 of the Canadian Transport Commission* which are substantive and not technical, was that the Eastern Railroads would have to clarify their position. Counsel for Eastern Railroads was asked to discuss the matter with his clients and to give the Committee an answer the following morning.

Le lendemain matin, l'avocat des Eastern Railroads a fait savoir qu'il avait reçu pour instructions d'informer le Comité que ses clients voulaient être enregistrés comme intervenants qui s'opposeraient à la requête.

Mémoire du professeur T.D. Heaver

Après un ajournement de l'audience pour la journée le 23 novembre 1978, le professeur Trevor D. Heaver de l'Université de la Colombie-Britannique a demandé de pouvoir intervenir. À la réception de la demande, les avocats des requérants et des intimés en ont été avisés et ont reçu le texte du projet d'intervention. Après un bref débat sur la procédure, il a été décidé que, le lendemain, tous les avocats entendraient d'abord cette demande d'autorisation d'intervenir, puis répondraient comme ils le jugeraient bon. Le Comité se réunirait ensuite pour statuer sur l'acceptation de la demande.

Dans le mémoire du Professeur Heaver, il était dit que tant les requérants que les intimés s'attachaient essentiellement à des intérêts privés et non à l'intérêt public. Pendant la procédure, il a déclaré que les avocats, tant des requérants que des intimés, proclameraient que la prospérité de leur compagnie respective était dans l'intérêt public. C'était pourquoi lui-même tenait à intervenir au nom du public, présumant que seuls des aspects limités de l'intérêt public seraient présentés.

Dans leur réplique, les requérants se sont reportés à la question de l'intérêt public dans le jugement *"de prime abord"* dans la cause de la *Saskatchewan Wheat Pool et al. c. les Chemins de fer nationaux du Canada et al., (1971) C.C.T. 316*. Il y était noté que le Comité fondait sa décision, quant à savoir si une cause relevait de l'intérêt public, sur les preuves fournies par le (les) requérant(s) et par l'intimé (les intimés). Il n'était pas permis d'interjeter appel de cette décision.

Il a été observé aussi, sur la base de la décision rendue dans *l'affaire Rapeseed*, que l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* exige que le requérant définisse sa plainte en rapport avec l'intérêt public. La même condition devait s'appliquer aussi à un intervenant.

The following morning, Counsel for Eastern Railroads advised that he had been instructed to inform the Committee that his clients wished to be recorded as intervening in opposition to the Application.

Submission of Professor T.D. Heaver

After adjournment for the day on November 23, 1978, an application to intervene was received from Professor Trevor D. Heaver of the University of British Columbia. Upon receipt of this application, Counsel for the Applicants and the Respondents were contacted and provided with copies of the proposed intervention. After a brief discussion on procedures, it was decided that, the next day, all Counsel would first hear the application to intervene from the intended intervener and then respond as they felt appropriate. The Committee would then meet to decide whether or not to accept the application to intervene.

In his submission, Professor Heaver said that both Applicants and Respondents were focusing on private rather than public interests. During the proceedings, he stated that both Applicants and Respondents would be claiming that the well-being of their respective companies was in the public interest. However, he wished to intervene on behalf of the public since he was assuming that only limited aspects of public interest would be presented.

In their response, the Applicants referred to the question of pubic interest in the *prima facie* judgement in *Saskatchewan Wheat Pool et al. v. Canadian National et al.*, (1971) C.T.C. 316. There it was noted that the Committee made the decision as to whether a case is in the public interest based on evidence provided by the applicant(s) and respondent(s). No appeal was permitted on this decision.

It was observed that, also based on the same decision in the *Rapeseed case*, Section 23 of the *National Transportation Act* requires an applicant to define his complaint in relation to the public interest. This same requirement must also apply to an intervener.

Les intimés ont déclaré qu'ils étaient d'accord sur les observations des requérants.

Auparavant, la *règle 360 des Règles générales de la Commission*, qui exige de celui qui désire intervenir qu'il fournisse la preuve qu'il est une partie intéressée à la requête, avait été citée. Cette règle est confirmée par la *règle 365*, qui stipule que celui qui veut intervenir doit préciser aussi s'il appuie la requête, s'il s'y oppose ou s'il veut la faire modifier.

Dans ses délibérations au sujet du projet d'intervention, le Comité a examiné la requête, les représentations de celui qui demandait à intervenir, les règles applicables ainsi que les observations des requérants et des intimés. Nous avons conclu qu'il était plus important d'obtenir de celui qui se proposait d'intervenir une déclaration claire concernant la position qu'il entendait adopter (pour appuyer la requête, s'y opposer ou la modifier) plutôt que de déterminer s'il était ou non une personne intéressée. La personne qui souhaitait intervenir a déclaré clairement qu'elle ne comptait ni appuyer la requête, ni s'y opposer. De plus, elle n'était pas prête à la modifier.

Nous avons dû aussi tenir compte du fait que la même règle avait été appliquée rigoureusement, dans la présente cause, à une autre partie qui se proposait d'intervenir, les Eastern Railroads. Nous les avions autorisés à intervenir lorsqu'ils avaient fait connaître leur position.

En résumé, nous avons décidé que la personne qui comptait intervenir ne satisfaisait pas aux dispositions des règles pertinentes de la Commission et que sa demande en vue d'intervenir devait être rejetée.

Plaidoirie des requérants

Structure tarifaire et correspondance des taux

L'avocat des requérants, Me. Foran, a soutenu que, par le passé, les tarifs de transport ferroviaire de la pâte de bois de l'ouest du Canada et du nord-ouest des États-Unis, respectivement, vers les marchés de l'est des États-Unis étaient liés. Il a ajouté que ces correspondances et ces niveaux des tarifs figurent dans les tarifs communs internationaux et dans les tarifs transcontinentaux des États-Unis.

The Respondents said they concurred with the Applicants' observations.

Reference was made earlier to *Rule 360 of the Commission's General Rules* which requires the intending intervener to show that he has an interest in the application. Supporting that, *Rule 365* states that the intending intervener must also indicate whether he supports, opposes or wishes to modify the application.

The Committee, in deliberating on the matter of the proposed intervention, considered the Application, the representation of the intending intervener, the Rules applicable, and the observations of the Applicants and Respondents. We found that it was more important to obtain from the intending intervener a clear statement as to the position he planned to take (supporting, opposing or modifying the Application) rather than to determine whether or not he was an interested person. The intending intervener had clearly stated that he did not plan to either support or oppose the application. Nor was he prepared to modify the Application.

We also had to take into consideration that this same Rule was rigorously applied in this case to another intending intervener, the Eastern Railroads. We permitted them to intervene when they stated their position.

In summary, we decided that the intended intervener had not met the requirements of the appropriate Commission Rules and that therefore his application for intervention must be dismissed.

Argument of the Applicants

Rate Structure and Rate Relationships

Counsel for the applicants, Mr. Foran, argued that historically, freight rates for the rail transport of woodpulp from western Canada to eastern United States markets are related to the rates for the transportation of woodpulp from the northwestern United States to the same eastern U.S. markets. He aserted that these relationships and rate levels are contained in joint international tariffs and United States transcontinental tariffs.

Me. Foran a expliqué ensuite que les usines de la côte canadienne avaient obtenu les mêmes taux de transport que ceux qui étaient facturés aux usines de la côte américaine, pour les expéditions vers les mêmes marchés aux États- Unis. Pour citer un exemple, des taux identiques étaient facturés aux usines de Watson Island (C.-B.) et d'Everett (Washington) pour les expéditions vers l'est des États-Unis. De même, des usines de points de l'intérieur, comme Kraft (Colombie-Britannique) et Hinton (Alberta) expédiaient leur pâte de bois aux mêmes taux que celles de Lewiston (Idaho) et Wallula (Washington) vers les mêmes marchés de l'est des États-Unis.

Mr. Foran went on to say that coastal tidewater mills in Canada were given the same rates as the tidewater or coastal mills in the United States on tonnage destined to the same markets in the United States. For example, Watson Island, B.C. and Everett, Washington were charged exactly the same rates to the eastern U.S. As well, interior mills such as Kraft, B.C. and Hinton, Alta. took the same rates as Lewiston, Idaho and Wallula, Wash. to these same eastern U.S. markets.

L'avocat a poursuivi en disant que lorsque d'autres usines de l'ouest du Canada étaient entrées en jeu, elles avaient soit négocié les mêmes taux que les groupes de la côte ou de l'intérieur, soit obtenu des niveaux de tarifs basés sur l'application d'un supplément ou d'une réduction à ceux qui étaient pratiqués pour les groupes tarifaires existants. Un exemple de cette dernière façon de procéder était celui de l'usine de Prince Albert, qui avait obtenu des taux établis à la suite de procédures devant la Commission canadienne des transports et l'*Interstate Commerce Commission*.

Counsel further stated that when other western Canadian mills came on stream they either negotiated the same rates as the coastal or interior groups, or else they secured rate levels based on an arbitrary or differential above or below the existing groups. An example of this later procedure was the Prince Alberta mill which received rates established following proceedings before the Canadian Transport Commission and the Interstate Commerce Commission.

L'avocat a soutenu que c'était ainsi que la structure tarifaire du transport de la pâte de bois de l'ouest du Canada et du nord-ouest des États-Unis vers les marchés communs de l'est des États-Unis s'était élaborée au fil du temps.

Counsel submitted that it was in this manner that the freight rate structure on woodpulp, from western Canada and the northwestern United States to common eastern U.S. markets, developed over time.

L'avocat a aussi largement cité la cause *Prince Albert Pulp Company Ltd. c. Canadian Pacific Ltd. et al.*, (1972) C.C.T. 10, au titre de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports de 1967*, et en particulier les témoignages portés par M.W. Miller et M. W.G. Scott, tous deux du CP, au nom des chemins de fer intimés dans cette affaire. M. Miller, qui était Directeur général de la tarification et des prix à CP Rail, Montréal, avait présenté son mémoire à la Commission canadienne des transports, tandis que M. Scott, Directeur général des prix à CP Rail, Montréal, avait témoigné devant l'Interstate Commerce Commission.

Counsel also made extended reference to the *Prince Albert Pulp Company Ltd., vs. Canadian Pacific Ltd. et al*, (1972) C.T.C. 10, pursuant to Section 23 of the *National Transportation Act, 1967*, and in particular to the evidence submitted by Messrs. W. Miller and W.G. Scott, both of CP, on behalf of the Respondent railways in that case. Mr. Miller, who was Senior General Manager, Pricing and Rates, CP Rail, Montreal, made his submission to the Canadian Transport Commission, while Mr. Scott, General Manager, Pricing, CP Rail, Montreal, testified before the Interstate Commerce Commission.

L'avocat a émis l'avis que les déclarations de ces témoins, qui pouvaient tous deux être considérés comme étant très avertis des questions tarifaires internationales, indiquaient clairement

It was suggested by Counsel that the statements of these men, both of whom can be considered highly knowledgable in international freight rate matters, clearly outlined the way in

la façon dont la tarification de groupe pour la pâte de bois s'était développée dans l'ouest du Canada et comment elle était indubitablement liée au niveau des tarifs de transport intérieur transcontinental aux États-Unis.

L'avocat a déclaré que jusqu'à l'augmentation par le *tarif ex parte* qui faisait l'objet de la plainte (*ex parte 318*, entré en vigueur le 18 avril 1976), les correspondances tarifaires établies pour le transport de points d'origine de l'ouest du Canada et du nord-ouest des États-Unis, vers les Official Territory, Western Trunk Line Territory, Southern Freight Association Territory et Southwestern Freight Association Territory étaient maintenues par l'application uniforme de majorations ou de diminutions des taux de transport à toutes les usines appartenant aux groupes tarifaires de l'ouest du Canada et du nord-ouest des États-Unis (voir en Annexe II la carte des territoires tarifaires aux États-Unis).

L'avocat a cité la décision de la Commission des transports en date du 17 novembre 1958 dans la *"cause des 17%"* (77 C.R.T.C. 113), où il était tenu compte des correspondances tarifaires dont il est question ici et où il était observé que ces correspondances avaient été maintenues depuis 1946 au moins. À cet effet, les taux communs internationaux et les taux intérieurs des États-Unis avaient été soumis à des majorations de même niveau dans chacune des sept procédures *ex parte* introduites devant l'Interstate Commerce Commission. De plus, les taux communs internationaux d'entier parcours n'avaient pas été touchés par le gel des tarifs intérieurs de transport de marchandises au Canada en 1972-1974, à cause de l'application de majorations *ex parte* américaines aux taux communs internationaux au cours de cette période, avec l'accord du Gouvernement du Canada.

L'avocat a déclaré que ses clients, lorsqu'ils utilisaient les termes "parité" et "égalité de traitement en matière tarifaire", entendaient en premier lieu les correspondances qui existaient entre l'ouest du Canada et le nord-ouest des États-Unis avant l'*ex parte 318* et en second lieu l'application uniforme des modifications futures des taux de transport, qu'il s'agisse de majorations ou de réductions, afin de maintenir ces correspondances. Les correspondances tarifaires et l'application uniforme des modifications des taux étaient, a affirmé l'avocat, "inextricablement liées". C'était là, a dit l'avocat, un fait que

which the woodpulp group rate structure developed in western Canada and how it was unquestionably related to the domestic transcontinental rate levels in the United States.

Counsel stated that, up until the *Ex Parte* increase complained of (*Ex Parte 318* with effective date of April 18, 1976), the rate relationships established from western Canadian origins and northwestern U.S. origins, to Official Territory, Western Trunk Line Territory, Southern Freight Association Territory, and Southwestern Freight Association Territory in the United States, were maintained by the uniform application of freight rate increases or decreases to all mills within the western Canadian and northwestern United States rate groups. (See Appendix II for a map of United States rate territories).

Counsel made reference to the Decision, dated November 17, 1958, by the Board of Transport commissioners in the *"17 Percent Case"* (77 C.R.T.C. 113) wherein the rate relationships now under discussion were being considered and it was remarked that the maintenance of the said rate relationships had been continued since at least 1946. This was accomplished by the process of subjecting joint international rates and U.S. domestic rates to the same level of increases under each of seven *ex parte* proceedings before the Interstate Commerce Commission. Furthermore, joint international through rates were not affected by the domestic freight rates freeze in Canada during 1972-74 because of the application of U.S. *ex parte* increases to joint international rates in that period, with the concurrence of the Government of Canada.

Counsel stated that, when his clients use the terms "parity" and "equality of freight rate treatment" they mean, first, the relationships in existence in western Canada and the northwestern United States prior to *Ex Parte 318* and, second, the uniform application of future freight rate changes, either increases or decreases, to maintain those relationships. Counsel submitted that rate relationships and the uniform application of freight rate changes are "inextricably interwoven". This, Counsel said, was a fact well understood by the Respondent railways when they made representations about future

comprenaient bien les chemins de fer intimés lorsqu'ils faisaient des représentations concernant les futures correspondances des taux de transport à des investisseurs intéressés à l'industrie canadienne des pâtes de bois. Les investisseurs auprès desquels ces représentations étaient faites envisageaient de construire des usines de pâtes et papiers qui seraient desservies par chemin de fer uniquement.

L'avocat a fait remarquer que pendant une soixantaine d'années les chemins de fer intimés avaient considéré les requérants comme un groupe de l'ouest du Canada. De 1918 approximativement jusqu'à l'introduction du *tarif ex parte 318*, les chemins de fer du Canada et des États-Unis avaient cherché à maintenir une parité de taux. Le témoignage de M.W. Miller, déjà mentionné, fournissait plusieurs exemples d'ajustements concrets destinés à maintenir la parité des taux.

Avec l'introduction de l'*ex parte 318* en avril 1976, cette parité avait été rompue et la publication de l'*ex parte 330*, supplément 23, le 12 mars 1977, était encore une mesure qui contribuait à la rompre.

Les résultats combinés *ex parte 318 et 330* étaient les suivants:

a) Pour l'Official Territory des États-Unis, un désavantage de 7% pour les usines requérantes par rapport à leurs concurrents du nord-ouest des États-Unis, pour les wagons complets de pâte de papier de 150 000 lbs. et plus, et un désavantage de 4% pour les wagons complets de moins de 150 000 lbs.

b) Pour le Western Trunk Line Territory des États-Unis, un désavantage de 2% par rapport aux concurrents du nord-ouest des États-Unis.

c) Pour le Southern Territory des États-Unis, un désavantage de 7% par rapport à leurs concurrents.

L'avocat des requérants a déclaré que ses clients avaient toujours reconnu l'importance vitale du maintien de la relation concurrentielle qui existait avec les usines du nord-ouest des États-Unis avant les événements qui avaient donné lieu à la présente plainte. Les intimés avaient été invités à plusieurs reprises par les

freight rate relationships to potential investors in the Canadian woodpulp industry. When the representations were made, these investors were giving consideration to constructing pulp and paper mills that would be served only by rail.

Counsel pointed out that for approximately sixty years, the Respondent railways considered the Applicants as a western Canadian group. From about 1918, until the advent of *Ex Parte 318*, the railways in both Canada and the United States endeavoured to maintain rate parity. The evidence of Mr. W. Miller, as mentioned earlier, provided a number of examples of specific adjustments which were designed to maintain rate parity.

With the introduction of *Ex Parte 318* in April, 1976, this parity was disrupted, and a further disruptive step occurred on March 12th, 1977, with the publication of Supplement 23, *Ex Parte 330*.

The combined results of *Ex Parte 318* and *Ex Parte 330* were:

a) To U.S. Official Territory, a 7 percent disadvantage for the Applicant mills compared to their competitors in the northwestern United States, on carloads of woodpulp weighing 150,000 lbs. or more; and for carloads under 150,000 lbs. a disadvantage of 4 percent.

b) To U.S. Western Trunk Line Territory, a 2 percent disadvantage compared to their competitors in the northwestern United States.

c) To U.S. Southern Territory, a 7 percent disadvantage compared to their competitors.

Counsel for the Applicants stated that his clients have always recognized the vital importance of maintaining the competitive relationship with the northwestern United States mills that existed prior to the events giving rise to the present complaint. Respondents were repeatedly asked by Applicant mills, it was alleged, to

usines requérantes à rétablir la parité qui existait précédemment, a-t-il été affirmé. La seule réponse des chemins de fer intimés avait été qu'il serait tenu compte des problèmes individuels pour d'éventuelles actions tarifaires sélectives.

L'avocat a ajouté que les chemins de fer, lorsqu'ils avaient établi initialement les tarifs de transport des pâtes de bois en provenance de la nouvelle usine de Prince Albert (Saskatchewan), avaient souligné que cette usine devait être intégrée dans un groupe, que la distance, les coûts, etc. n'étaient pas les critères principaux et que la concurrence sur le marché, en relation avec les autres usines canadiennes et avec les usines des États-Unis, serait le principal élément pris en considération. Maintenant, malgré l'existence théorique de groupements tarifaires, on disait aux usines de l'ouest du Canada que l'on traiterait individuellement avec elles. Les requérants étaient convaincus que cette façon de procéder allait, à la longue, éroder et par la suite détruire la structure tarifaire établie de longue date et sur la base de laquelle l'industrie des pâtes à papier s'était développée dans l'ouest du Canada.

Une autre question qui préoccupait beaucoup les requérants avait trait à l'absence d'assurances que les majorations tarifaires seraient appliquées à l'avenir de façon uniforme. Depuis les majorations introduites par les *ex parte 318/330*, susmentionnés, il y a eu quatre nouvelles *majorations ex parte*. Toutes ces majorations ont été appliquées de façon uniforme aux taux de transport en provenance de l'ouest du Canada et du nord-ouest des États- Unis. Les raisons de cette application uniforme n'étaient pas expliquées clairement lors de l'audience. Cependant, les témoins des chemins de fer, M.M. Brown et Lawless, avaient clairement établi qu'ils ne pouvaient donner aucune assurance que cet usage serait poursuivi à l'avenir.

Question du taux de change et de la surtaxe appliquée aux taux de transport

L'avocat des requérants a examiné le témoignage porté par M. Brown, témoin des intimés, qui comparait un certain nombre de taux de transport payés par les usines requérantes à des taux échantillons payés par des usines concurrentes des États-Unis. L'ensemble de son mémoire comprenait 2 508 comparaisons. Les

restore the formerly existing parity. The only response of the Respondent railways was, reportedly, that individual hardships would be considered for possible selective rate action.

Counsel also indicated that, when establishing the original woodpulp rates from the new mill at Prince Albert, Sask., the railways emphasized that this mill had to be fitted into a group, that distance, costs, etc. were not the principal criteria, and that market competition as it related to other Canadian mills, and mills in the United States, would be the principal consideration. Now, although nominally rate groupings still exist, the western Canadian mills are being told that they will be dealt with on an individual basis. The Applicants are convinced that this course of action will, over time, erode and subsequently destroy the long-established rate structure on which the western Canadian woodpulp industry was developed.

Another matter of great concern to the Applicants relates to the lack of assurance that there will be a uniform application of freight rate increases in the future. Since the *Ex Parte 318/330* increases described earlier, there have been four additional *Ex Parte increases*. All were applied uniformly to the rates from western Canadian and northwestern United States origins. The reasons for this uniform application were not explained fully by the Respondents at the Hearing. However, railway witnesses Brown and Lawless made it very clear they could offer no assurance that this practice would be continued in the future.

Currency Exchange and Freight Surcharge Issue

Counsel for the Applicants reviewed the evidence submitted by Respondents' witness Brown wherein a number of freight rates paid by Applicants mills were compared with sample rates paid by competing mills in the United States. His entire submission consisted of 2,508 comparisons. The Canadian rates were increased by the

taux canadiens étaient majorés d'une surtaxe (60% de l'écart de change existant); les taux intérieurs américains étaient majorés de l'entièreté de l'écart de change. Une comparaison était faite ensuite sur cette base. La date choisie arbitrairement pour cet échantillonnage était le 1er juillet 1978. Selon le témoin Brown, il ressortait de ces comparaisons que 1 291 taux canadiens, soit 51,5% de ces taux, étaient en fait inférieurs aux taux intérieurs américains correspondants applicables aux usines concurrentes.

L'avocat des requérants a déclaré que l'analyse présentée par le témoin Brown était "non seulement neuve et sans précédent", mais était aussi "totalement dénuée de mérite", au moins pour les raisons suivantes:

a) jamais auparavant ce procédé n'avait été utilisé dans une cause entendue par la Commission ou par les tribunaux qui l'avaient précédée;

b) la question n'avait pas été évoquée dans la cause Prince Albert comme un facteur influençant l'établissement des taux communs internationaux;

c) dans la présente cause, elle n'avait pas été évoquée au cours des négociations avec les requérants. L'avocat a émis l'avis que la raison en était peut-être que, au moment où l'*ex parte 318* était entré en vigueur et avait causé la rupture de parité dont il était maintenant fait grief, le dollar canadien était au-dessus du pair.

d) le rapport de la *Commission royale Turgeon (1951)*, qui se livrait à une étude exhaustive des questions de tarifs de transport de marchandises au Canada, n'avait pas soulevé la question.

L'avocat a affirmé que les témoins des intimés, M. Brown et M. Clough, avaient tous deux confirmé que les fluctuations de change ne pouvaient être prévues avec la moindre exactitude. Il a soutenu ensuite qu'une approche plus raisonnable à adopter, s'il fallait effectivement accorder du poids à cette question de taux de change, serait de regarder le taux de change qui existait à l'époque où la disparité avait été introduite, le 18 avril 1976. Le dollar canadien était 1,4% au-dessus du pair, à ce moment-là.

freight surcharge; (60 percent of the existing currency exchange rate); the United States domestic rates were increased by the full rate of currency exchange. A comparison was then made on this basis. The date arbitrarily chosen for this sampling was July 1, 1978. The results, according to witness Brown, showed that 1,291 or 51.5 percent of the Canadian rates were actually lower than the corresponding competitive U.S. domestic rates.

Counsel for the Applicants declared that witness Brown's analysis was "not only novel and unprecedented", it was "also completely devoid of merit" for at least the following reasons:

a) this procedure had never before been used in a case heard by the Commission or its predecessor tribunals.

b) it was not raised in the Prince Albert Case as a factor affecting the establishment of joint international rates.

c) it had not arisen in this case during negotiations with Applicants. Counsel suggested that perhaps the reason for this was that, when *Ex Parte 318* came into effect and caused the disruption now complained of, the Canadian dollar was at a premium.

d) the *Turgeon Royal Commission Report (1951)*, which made an exhaustive study of freight rate matters in Canada, did not raise the issue.

Counsel contended that Respondents' witnesses, Brown and Clough, had both confirmed that rates of exchange could not be predicted with any accuracy. He then submitted that a more reasonable approach to take, if in fact this currency exchange proposition was to be given weight, was to look at the rate of exchange prevailing at the time disparity was introduced on April 18th, 1976. The Canadian dollar was at a premium of 1.4 percent at that time.

L'avocat des requérants a soutenu qu'il fallait laisser de côté les taux de change et la surtaxe et traiter les monnaies des deux pays comme si elles étaient à parité. Sur cette base, il a trouvé que, des 2 508 comparaisons de taux étudiées par le témoin Brown, 1 968 soit 78,5% étaient favorables aux États-Unis, 9,3% étaient à égalité et 12,2% seulement étaient favorables aux points d'origine situés au Canada.

Counsel for the Applicants contended that exchange rates and surcharge should be set aside and the currencies of the two countries should be treated as though they were at par. On this basis Counsel for the Applicants found that, of the 2,508 rates studied by witness Brown, 1,968 or 78.5 percent favoured the United States, 9.3 percent were the same, and only 12.2 percent favoured Canadian origins.

Question relative à l'importance de la plainte des requérants

L'avocat des requérants a parlé de l'importance de la plainte, tant dans la perspective de l'intérêt public que dans la perspective de l'ampleur de la différence liée au taux ("rate differential"). D'après le témoignage de M. R.P. Reid, témoin des intimés, les usines requérantes, sur la base du tonnage expédié en 1976, et compte tenu du taux de change et de la surtaxe, bénéficiaient par rapport aux usines concurrentes du nord-ouest des États-Unis d'un avantage global d'approximativement un million de dollars sur les taux de fret. L'avocat a déclaré que ces calculs indiquaient aussi un désavantage de deux millions de dollars si le taux de change et la surtaxe appliquée au taux de transport n'étaient pas pris en considération. Cependant, a poursuivi l'avocat, le témoin Reid n'avait pas parlé de ces deux millions de dollars comme d'un désavantage, mais avait employé le mot "differential". L'avocat faisait donc remarquer que le témoin Reid avait, en fait, employé de façon interchangeable les termes "désavantage" et (en anglais) "differential".

Question as to Significance of Applicants' Complaint

Counsel of the Applicants dealt with the significance of the complaint, both within the context of the public interest and within the context of the magnitude of the rate differential. Evidence provided by Respondents' witness R.P. Reid suggested that the Applicant mills, based on 1976 tonnage shipped, and including exchange and surcharge, had an overall advantage in freight charges of approximately one million dollars when compared to competing mills in the northwestern United States. Counsel stated that these calculations further indicated a disadvantage of two million dollars when currency exchange and freight surcharge were not taken into consideration. However, Counsel submitted, witness Reid did not refer to this two million dollars as a disadvantage but rather as a "differential". Therefore Counsel observed that witness Reid had, in effect, used the terms disadvantage and differential interchangeably.

Cependant, selon l'avocat, M. Reid concluait que le désavantage de deux millions de dollars pour les producteurs de l'ouest du Canada était insignifiant lorqu'il était comparé au montant total des dépenses d'exploitation. D'autre part, en ce qui concernait les transporteurs, une somme d'un million de dollars était importante parce qu'elle était comparée seulement aux coûts de transport.

However, the two million dollar disadvantage to the western Canadian producers was, according to Counsel, concluded by Mr. Reid to be insignificant inasmush is it was compared to total operating costs. On the other hand, one million dollars, insofar as the carriers were concerned, was significant because it was compared only to transportation costs.

Selon l'avocat des requérants, il ressortait du témoignage de M. Lawless, témoin des intimés, que la réduction accordée à l'usine de Hinton (Alberta) permettait à cette usine en particulier de mettre sa production sur le marché. Il a affirmé que la pièce RTC-2 montrait clairement que le montant de cette réduction était de 2,20 dollars par tonne de 2 000 lbs. Cela

Counsel submitted that the evidence of Respondents' witness Lawless showed that the reduction granted the mill at Hinton, Alta. permitted that particular mill to get its product to market. Counsel stated that Exhibit RTC-2 clearly showed that this reduction amounted to $2.20 per ton of 2,000 lbs. This supported the fact that the differentials imposed upon the Ap-

venait corroborer le fait que les différences ("differentials") imposées aux requérants vis-à-vis des usines concurrentes du nord-ouest des États-Unis étaient importantes et qu'elles compromettaient leur capacité de desservir des marchés situés dans l'est des États-Unis.

Effet de l'action tarifaire "*ex parte 318*" sur la commercialisation des pâtes de bois des requérants

L'avocat des requérants a affirmé, comme l'avaient fait plusieurs de leurs témoins, que le taux de fret détermine le lieu où la pâte de bois sera vendue. Il a fait remarquer que les intimés semblaient croire qu'il incombait aux requérants de fournir des preuves statistiquement sûres de ce qu'ils étaient écartés des marchés de l'est des États-Unis depuis le moment de la perturbation tarifaire dont ils se plaignaient. C'était là, a-t-il dit, une attitude facile et peu réaliste à l'égard de l'influence des tarifs de transport sur la commercialisation de la pâte de bois. On avait apparemment omis de prendre en compte un certain nombre de facteurs, notamment l'établissement de stratégies de commercialisation à long terme et, ce qui était le plus important, la conviction des requérants que les disparités introduites avaient entraîné un désavantage injuste et seraient éliminées par la Commission.

Question de l'intérêt public

L'avocat des requérants a déclaré qu'il était réconfortant que les intimés admettent tacitement que l'industrie des pâtes de papier de l'ouest du Canada était "inextricablement liée" à l'intérêt public. Cette industrie, tant par elle-même que par son intégration à l'ensemble de l'industrie forestière, apporte des contributions importantes à l'emploi, à la création de revenus, à la création de recettes publiques et aux gains du pays en devises étrangères.

Plusieurs témoins des requérants avaient parlé de la question des taux de transport par chemin de fer et de l'effet qu'ils peuvent avoir pour encourager l'établissement de nouvelles usines dans l'ouest du Canada et pour encourager des usines existantes à développer leurs installations. Tous étaient manifestement d'accord pour estimer que le climat existant n'encourageait ni les investissements, ni l'extension des activités.

plicants, *vis-à-vis* the competing mills in the northwestern United States, were significant and do affect the ability of the Applicants' mills to serve markets in the eastern United States.

Effect of *Ex Parte 318* Rate Action on Marketing of Applicants' Woodpulp

Counsel for the Applicants suggested, as did several of their witnesses, that the freight rate determines where woodpulp will be sold. Counsel remarked that the Respondents seem to believe that there is an onus on the Applicants to provide, with statistical certainty, evidence of a shift away from the eastern U.S. market since the time of the rate disruption complained of. This, Counsel said, is a facile and unrealistic approach to the manner in which freight rates affect the marketing of woodpulp. A number of factors have seemingly been ignored, including estabishment of marketing strategies on a longer-term basis and, most importantly, the conviction of the Applicants that the disparities which have been created have resulted in an unfair disadvantage and will be removed by this Commission.

Public Interest Question

Counsel for the Applicants stated that it was comforting to receive the tacit admission of the Respondents that the western Canadian woodpulp industry is "inextricably interwoven" with the public interest. The industry makes significant contributions, both in its own right and through its integration with the entire forest industry, to employment, income generation, public revenue generation, and to foreign exchange earnings of the country.

Several of the witnesses for the Applicants spoke on the matter of rail freight rates and the effect they might have on encouraging new mills to establish in western Canada and on encouraging existing mills to expand their facilities. The consensus was obviously that the prevailing climate does not encourage either investment or expansion.

Dans son témoignage, M. F.L.C. Reed, témoin des requérants, avait affirmé que le maintien d'une industrie des pâtes et papiers prospère était d'une importance considérable pour le Canada. Toutefois, une industrie ferroviaire prospère était également importante pour le Canada. Cela sous-entendait que les prix que payaient actuellement les producteurs canadiens pour le transport ferroviaire compromettaient à long terme la viabilité de cette industrie et sa rentabilité. Comme corollaire, cela découragerait l'expansion et la croissance de l'industrie canadienne et aboutirait en définitive à la perte de recettes pour les chemins de fer canadiens. Il avait été question ensuite des 20 000 tonnes de pâte de bois que l'usine Crown Zellerbach de Duncan Bay (C.-B.) expédiait chaque année vers l'est des États-Unis et qui étaient maintenant confiées aux chemins de fer américains à Seattle (Washington) a lieu d'être confiées aux transporteurs ferroviaires canadiens à Vancouver. Ce déplacement de trafic, avait-il été affirmé, était manifestement un résultat de l'action tarifaire des chemins de fer intimés qui faisait l'objet de la plainte.

The testimony of Applicants' witness F.L.C. Reed suggested that the maintenance of a healthy pulp and paper industry is of considerable importance to Canada. However, equally important to Canada, is a healthy rail industry. The implication was that the rail freight charges now being paid by the Canadian producers were an impairment to the viability and long-term profitability of this industry. As a corollary, this would discourage expansion and growth of the Canadian industry and ultimately result in lost revenue to the Canadian railways. Reference was then made to 20,000 tons of woodpulp per annum, moving from the Crown Zellerbach mill at Duncan Bay, B.C. to the eastern United States which is now being redirected from Canadian rail carriers at Vancouver to U.S. railroads at Seattle, Washington. This transfer, it was stated, is clearly a result of the freight rate action taken by the Respondent railways which is the subject of complaint.

L'avocat des requérants a soutenu que les preuves présentées par ces témoins démontraient que la perturbation arbitraire et irréfléchie des correspondances qui avaient longtemps existé entre les taux de fret applicables aux requérants et à leurs concurrents du nord-ouest des États-Unis avait déjà influencé ou influencerait à l'avenir de façon défavorable les décisions de l'industrie des pâtes et papiers de l'ouest du Canada concernant la commercialisation et les investissements. Cela, affirmaient-ils, était contraire à l'intérêt public.

Counsel for the Applicants submitted that their evidence demonstrates that marketing and investment decisions of the western Canadian pulp and paper industry have been or will be prejudicially affected by the arbitrary and ill-conceived disruption of the long-standing freight rate relationships between the Applicants and their northwestern United States competitors. This, they contended, is clearly contrary to the public interest.

Redressement recherché par les requérants

L'avocat des requérants a affirmé que les preuves présentées par eux établissaient de façon concluante que l'intérêt public exigeait le rétablissement de la correspondance qui avait existé en matière de tarifs marchandises entre les usines des requérants et celles du nord-ouest des États-Unis, jusqu'au moment de la mise en application du *tarif de majoration ex parte 318*. Il a soutenu, en outre, que cette correspondance devait être maintenue par une application uniforme des majorations *ex parte* ultérieures aux tarifs communs internationaux d'entier parcours et aux tarifs intérieurs américains.

Relief Sought by the Applicants

Counsel for the Applicants submitted that their evidence conclusively establishes that the public interest requires the restoration of the freight rate relationship, between the Applicants' mills and those in the northwestern United States, that had existed up to the time of the implementation of *Ex Parte Increase Tariff No. 318*. Further, it was submitted that this relationship must be maintained by the uniform application of subsequent *Ex Parte* freight rate increases on both the joint international through rates and the U.S. domestic rates.

L'avocat a demandé une ordonnance du Comité des transports par chemin de fer qui prescrirait que les chemins de fer intimés invitent les tranporteurs américains participants à donner leur adhésion à toute action tarifaire qui serait nécessaire pour rétablir la correspondance des tarifs marchandises qui existait avant l'entrée en vigueur du *tarif ex parte 318*. Ces tarifs devraient tenir compte des tarifs de majoration et des poids minimaux entrés en application entre-temps.

Il était manifestement clair, a affirmé l'avocat, que les chemins de fer intimés auraient pu, s'ils avaient voulu le faire à l'époque, accorder aux requérants exactement les mêmes taux de transport que les transporteurs ferroviaires américains accordaient aux usines du nord-ouest des États-Unis.

L'avocat a poursuivi en affirmant que si le Comité établissait que l'intérêt public du Canada exigeait l'action tarifaire demandée (action tarifaire que M. Lawless, témoin des intimés, avait admis qu'il aurait pu décider à l'origine), il faudrait ordonner aux intimés de demander les consentements nécessaires. Les transporteurs participants, agissant de bonne foi, ne pouvaient raisonnablement refuser de faire maintenant ce qu'ils auraient pu faire à l'origine.

Il avait été signalé que des réductions de taux avaient été accordées à l'usine de Hinton (Alberta) pour l'acheminement de ses produits vers Bucksport (Maine) et Carthage (New York). Il ne semblait pas que les transporteurs canadiens aient rencontré aucune difficulté, dans ce cas, pour obtenir des transporteurs américains les consentements nécessaires à l'action tarifaire envisagés.

De plus, les intimés avaient donné l'assurance que des réductions tarifaires pouvaient être appliquées de façon sélective. Ils n'avaient manifesté aucune inquiétude concernant l'obtention du consentement des transporteurs participants. En fait, selon l'avocat des requérants, les intimés n'avaient jamais mentionné la question des consentements comme pouvant être un obstacle.

Les requérants veulent obtenir le même traitement que celui qui est accordé actuellement aux expéditeurs de pâte de bois du nord-ouest des États-Unis pour les expéditions vers

Counsel requested an order from the Railway Transport Committee prescribing that the Respondent railways seek the concurrence of participating United Statres carriers to whatever tariff action is necessary to restore the freight rate relationship that existed prior to the coming into effect of *Ex Parte Tariff No. 318*. Such rates would have to reflect increased tariffs and minimum weights which have become applicable in the interim.

It is manifestly clear, Counsel argued, that the Respondent railways could have, had they wished to do so at the time, accorded the Applicants precisely the same freight rates as were given to northwestern United States mills by U.S. rail carriers.

Counsel further asserted that, if the Committee determines that the public interest of Canada requires that the rate action requested should be taken (a rate action Respondents' witness Lawless admitted he could have initially taken), the Respondents should be ordered to seek the concurrences required. Participating carriers, it was suggested, acting in good faith, could not reasonably refuse to do now what they could have done initially.

It was also pointed out that the mill at Hinton, Alta., was provided with rate reductions to Bucksport, Maine and Carthage, New York. In that instance, the Canadian carriers appeared to have had no difficulty in securing the needed concurrence of American carriers to the proposed rate action.

Furthermore, Respondents had given their assurance that selective rate reductions could be implemented. Nor had they expressed concern about obtaining the concurrence of participating carriers. In fact, according to Counsel for the Applicants, Respondents did not, at any time, raise concurrence as a possible impediment.

The Applicants seek the same treatment as is currently granted to northwestern United States shippers of woodpulp into common eastern U.S. markets. They believe that the con-

les marchés communs de l'est des États-Unis. Ils croient toujours possible d'obtenir les consentements que les chemins de fer intimés auraient pu obtenir à l'origine et estiment qu'une ordonnance du Comité des transports par chemin de fer devrait ordonner que ces consentements soient demandés.

L'avocat des requérants a demandé que, dans le cas où il serait conclu que la rupture de parité par les intimés était préjudiciable à l'intérêt public, l'ordonnance rétablissant les niveaux de tarifs antérieurs mentionne qu'il avait été conclu que cette correspondance qui avait existé de longue date était dans l'intérêt public.

Plaidoirie des intimés

Avocat des Chemins de fer Nationaux du Canada

Selon l'avocat du CN, M. Rabin, les requérants affirmaient notamment que la parité de taux qui avait existé précédemment entre les producteurs de pâte de bois de l'ouest du Canada et du nord-ouest des États-Unis avait été rompue par la publication du supplément 7 au *tarif ex parte 318*, entré en vigueur le 18 avril 1976. Les requérants affirmaient en outre que le défaut, de la part des chemins de fer intimés, de rétablir cette parité de tarifs de transport nuisait à l'intérêt public, dans la mesure où les actions dont ils se plaignaient:

a) entraînaient un désavantage injuste excédant celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu ou au volume du trafic, à l'échelle des opérations y afférentes ou au genre de trafic ou de service en question, où

b) constituaient un découragement déraisonnable du développement de l'industrie primaire ou secondaire ou du commerce d'exportation dans l'ouest du Canada.

L'avocat du CN a fait remarquer que ce n'était pas sans raison que le paragraphe 3 de l'Article 23 de la *Loi nationale sur les transports* parlait de "désavantage injuste", d'obstacle excessif" et de "découragement déraisonnable". Il a soutenu qu'il ne suffisait pas de montrer qu'il y avait eu désavantage, obstacle ou découragement des mouvements de marchandises; le désavantage devait être injuste, l'obstacle excessif

currences which the Respondent railways could have obtained originally could still be forthcoming and that an order of the Railway Transport Committee should direct that such concurrences be sought.

In the event that the disruption of parity by the Respondents is found to be prejudicial to the public interest, Counsel for the Applicants requested that the order restoring the former rate levels include the findings that this long-standing relationship is in the public interest.

Argument of the Respondents

Counsel for Canadian National Railway Co.

Counsel for CN, Mr. Rabin, mentioned that the Applicants alleged, *inter alia*, that the historical rate parity between western Canadian and northwestern United States woodpulp producers was disrupted by the pubication of supplement 7 to *Ex Parte Tariff No. 318* which became effective April 18, 1976. The applicants further alleged that the failure of the Respondents' railways to restore, he said, such freight rate parity prejudicially affected the public interest inasmuch as the actions complained of:

a) constitute an unfair disadvantage beyond any disadvantage that may be deemed to be inherent in the location or volume of the traffic, the scale of operation connected herewith, or the type of traffic or service involved, or

b) constitute an unreasonable discouragement to the development of primary and secondary industry or to export trade in western Canada.

Counsel for CN was of the opinion that it is not without reason that Section 23(3) of the *National Transportation Act* makes reference to "unfair disadvantage", "undue obstacle", and "unreasonable discouragement". He submitted that it is not sufficient to show that there is disadvantage, obstacle or discouragement to the movement of goods; the disadvantage must be unfair, the obstacle undue, and the discourage-

et le découragement déraisonnable pour que la Commission puisse conclure que l'acte, l'omission et/ou le taux au sujet duquel l'appel était interjeté était préjudiciable à l'intérêt public.

Il a déclaré que les requérants n'avaient pas prouvé que les actes, les omissions et/ou les taux du CN et du CP, en ce qui avait trait aux mouvements de pâte de bois de l'ouest du Canada par rapport à celles du nord-ouest des États-Unis, vers les Official Territory, Western Trunk Line Territory, Southwestern Territory et Southern Territory, aux États-Unis, aient nui à l'intérêt public de la manière envisagée à l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*.

L'avocat a affirmé en outre que les requérants n'avaient pas prouvé que ceux-ci subissaient un désavantage injuste excédant celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu ou au volume du trafic, à l'échelle des opérations y afférentes ou au genre de trafic ou de service en question. Les requérants n'avaient pas non plus montré que les tarifs avaient pour conséquence un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans l'ouest du Canada.

Le seul désavantage ou préjudice que les requérants prétendaient avoir subi était d'avoir à payer des tarifs marchandises plus élevés que ceux que payaient leurs concurrents du nord-ouest (Pacifique) des États-Unis. Aucune preuve n'avait été fournie, a affirmé l'avocat, concernant la perte de ventes ou de marchés du fait de ces majorations tarifaires. En fait, lorsqu'il avait été invité à citer un cas concret où les usines requérantes auraient manqué une vente à la suite de la majoration tarifaire dont il était question, M. W.H. Macdonald, témoin cité par les requérants, avait répondu: qu'il n'était pas en mesure de le faire ("No, I can't do that".)

M. Macdonald avait prétendu, a poursuivi l'avocat, qu'un certain tonnage serait inévitablement détourné vers d'autres marchés. Cependant, la seule preuve donnant à penser à un détournement de tonnage concernait les 20 000 tonnes de Duncan Bay (Colombie-Britannique) qui avaient prétendument été acheminées via Seattle.

M. Rabin a déclaré alors qu'il ne s'agissait pas vraiment d'un cas de déplacement de marment unreasonable before the Commission is justified in finding that the act, omission, and/or rate in respect of which the appeal has been made, is prejudicial to the public interest.

He stated that the Applicants did not show that the acts, omissions and/or rates of CN and CP, in respect of the movement of woodpulp from western Canada vis-à-vis the northwestern United States to Official, Western Trunk Line, Southwestern, and Southern Territory in the United States, prejudicialy affected the public interest in the manner contemplated by Section 23 of the *National Transportation Act*.

Furthermore, Counsel contended that the Applicants did not show that they are under any unfair disadvantage beyond any disadvantage that may be deemed to be inherent in the location or volume of the traffic, the scale of operation in connection therewith, or the type of traffic or service involved. Nor did the Applicants show that an unreasonable discouragement to the development of primary and secondary industry, or to export trade in western Canada, is resulting as a consequence of the tariffs.

The only disadvantage or prejudice alleged by the Applicants, he said, is in being charged freight rates higher than those paid by the competitors in the Pacific northwest of the United States. No evidence was provided, said Counsel, of any tonnage lost, or any markets lost, as a result of these increased rates. In fact, when asked to give a specific example of any tonnage the Applicant mills may have lost as a result of this particular tariff increase, Mr. W.H. Macdonald, witness for the Applicants, replied "No, I can't do that."

Counsel said that Mr. Macdonald had alleged that, inevitably, tonnage would be diverted into other markets. However, the only evidence to suggest any diversion of tonnage was the 20,000 tons originating at Duncan Bay, B.C. which was supposedly routed through the Seattle gateway.

Mr. Rabin then said that this was not really a case of market shift but simply an impression

ché, mais d'une simple impression de déplacement. Les marchandises pouvaient toujours parvenir sur le marché auquel elles étaient destinées. Puisque l'usine Crown Zellerbach de Duncan Bay (C.-B.) avait coutume d'acheminer une partie de sa production de pâte de bois via Seattle (Washington) et/ou Tacoma (Washington), aucune preuve n'étayait l'affirmation selon laquelle ce tonnage aurait, autrement, été acheminé par les chemins de fer canadiens ou que, s'il y avait effectivement eu un déplacement, il était dû à la disparité de taux qui faisait l'objet de la plainte.

Cela étant, la position de l'avocat semblait être que l'usine Crown Zellerbach, si elle avait eu sérieusement l'intention d'acheminer par chemin de fer à travers le Canada tout ou partie du tonnage en question, se serait mise en rapport avec les chemins de fer pour examiner toutes difficultés de commercialisation rencontrées du fait des nouveaux taux de fret.

L'avocat a affirmé encore qu'aucun élément prouvant que les requérants avaient été exclus d'un marché quelconque à cause de la prétendue disparité de taux n'avait été présenté. Les chiffres cités par le témoin des requérants M. Macdonald montraient que le Canada avait une part d'environ 96% dans les importations américaines de pâte de bois. Il ne semblait pas que les requérants aient vue leur part du marché modifiée, ni de façon absolue, ni par rapport aux nouveaux concurrents de l'est du Canada et du nord-ouest des États-Unis.

L'avocat a fait remarquer que les requérants avaient fait état à plusieurs reprises de la nécessité où ils se trouvaient d'être "concurrentiels". Il semblait toutefois que, selon leur définition, la compétitivité impliquait seulement un traitement égal en matière de tarifs marchandises; d'autres éléments de coût tels que le coût de l'argent, le coût de la main-d'oeuvre et le coût du bois n'étaient pas considérés comme ayant rapport avec l'affaire. Sur la base du témoignage de M. R.P. Reid, témoin des intimés, qui avait trait à ces autres éléments de coût, on pouvait affirmer que la disparité de tarifs marchandises qui avait donné lieu à la plainte n'était pas importante et qu'il ne semblait pas qu'elle ait eu une incidence quelconque sur la capacité des requérants de commercialiser leurs produits.

of shift. Tonnage was still able to reach the market for which it had been intended. Since the Crown Zellerbach mill at Duncan Bay, B.C. had traditionally moved a certain amount of its woodpulp tonnage via Seattle, Wash. and/or Tacoma, Wash., there was no evidence to substantiate the claim that the tonnage would otherwise have moved via Canadian railroads, or that the shift, if indeed there was one, was due to the rate disparity complained of.

Counsel's position in this situation seemed to be that if the Crown Zellerbach mill had seriously intended to move some or all of the aforementioned tonnage via rail through Canada, it would have approached the railways in order to discuss whatever marketing difficulties were being experienced because of the new rate levels.

Counsel further contended that no evidence had been presented to prove that the Applicants had been excluded from any markets because of the alleged rate disparity. Figures presented by Applicants' witness Macdonald showed that Canada's share of the U.S. import woodpulp market was approximtely 96 percent. The Applicants' share of the market did not appear to have been affected, either in absolute terms or in relation to new competitors in eastern Canada and the northwestern United States.

He stated that the Applicants repeatedly mentioned their need to be "competitive". However, their definition of competitive apparently only means equal freight rate treatment; other cost factors such as cost of money, cost of labour and cost of wood, are considered irrelevant. It was submitted that, based on the evidence of Respondents' witness R.P. Reid, which was in reference to such other cost elements, the freight rate disparity complained of is not significant and does not appear to have had any impact on the ability of the Applicants to market their product.

L'avocat du CN a souligné le fait que, sauf dans le cas exceptionnel de rétablissement de la situation initiale ("roll back") en ce qui concernait le tarif *ex parte nº 318*, où les chemins de fer américains avaient d'abord accepté la majoration puis avaient refusé leur participation ("flagged out"), les chemins de fer canadiens avaient appliqué aux taux communs internationaux d'entier parcours les mêmes majorations que celles qui étaient appliquées aux tarifs intérieurs américains. Il a émis l'avis que si les chemins de fer canadiens n'avaient pas refusé eux aussi de participer à la majoration *ex parte 318*, ce qui aurait maintenu la parité existante, c'était parce qu'ils estimaient que les recettes supplémentaires étaient justifiées et qu'elles leur étaient très nécessaires.

Counsel for CN stressed the fact that, with the exception of the unique "roll-back" situation involving *Ex Parte Tariff No. 318*, a situation wherein the railroads in the U.S. first took the increase and then subsequently "flagged out", the Canadian railroads have taken the same increases on joint international through rates as were applicable to U.S. domestic rates. It was suggested that the Canadian lines did not also flag out of the *Ex Parte 318* increase, and thus maintain the existing parity, because they considered that the additional revenue was justified and very much needed.

Tout en croyant toujours nécessaire de maintenir des taux communs internationaux d'entier parcours, les intimés pensent aussi qu'il n'est nullement justifié de suivre aveuglement un principe de parité pour la parité. Les intimés estiment que le principe de parité ne tient plus compte des besoins et des politiques qui existent actuellement et qu'il ne permet plus de satisfaire aux besoins légitimes des transporteurs en ce qui a trait aux recettes. Il convient de tenir compte de l'évolution de la situation du marché et de la situation économique, et les chemins de fer doivent pouvoir s'adapter à cette situation en évolution.

While believing that it is still necessary to maintain joint international rates, the Respondents also believe that there is no justification for blindly following a principle of parity for parity's sake. Respondents consider that the parity principle no longer reflects present needs and policies, and no longer supports the legitimate revenue needs of the carriers. Changing market conditions and changing economic factors have to be recognized, and the railways must have freedom to adjust to these changing conditions.

L'avocat a soutenu que l'intérêt public serait mieux servi par le rejet de la requête, tandis qu'il serait permis aux chemins de fer intimés d'apporter, en tant que de besoin, certains aménagements tarifaires étudiés pour chaque cas particulier.

Counsel submitted that the public interest would be better served by dismissing the Application and allowing the Respondent railways to make specific rate adjustments, as may be required, on a case by case basis.

La position adoptée par les intimés, a-t-il poursuivi, était qu'une parité de tarifs marchandises entre producteurs concurrents du Canada et des États-Unis n'était pas et ne devrait pas être un principe établi.

Counsel declared that the Respondents took the position that parity of freight rates between competing producers in Canada and the United States was not, and should not be, an established principle.

Avocat du CP

Selon l'avocat du CP, Me. Moloney, les requérants fondaient leur cause en affirmant que le fait que les chemins de fer canadiens n'aient pas rétabli la situation initiale en ce qui concernait les taux communs internationaux d'en-

Counsel for CP

CP Counsel Moloney contended that the Applicants' case rested on the fact that the Canadian railways' omission to roll-back the joint international through rates on woodpulp to correspond with the U.S. domestic rates, consti-

tier parcours applicables au transport des pâtes de bois, pour qu'ils correspondent aux taux intérieurs américains, constituait une omission, et c'était présumément cette omission qui était la base de la plainte.

La cause des requérants, a-t-il dit, n'était pas fondée sur une comparaison concrète des taux canadiens avec ceux qui étaient appliqués aux usines concurrentes du nord-ouest des États-Unis (Pacifique). La requête, au moins initialement, semblait traiter le nord-ouest (Pacifique) comme un groupe indivis et l'ouest du Canada comme un autre groupe indivis, groupes auxquels il était prétendu que des majorations et des réductions uniformes des taux de fret devraient être appliquées. Les requérants avaient bien présenté subséquemment des comparaisons spécifiques et sélectionnées pour certaines usines, mais seulement en réplique à la présentation de preuves analogues par M. Brown, témoins des intimés.

L'avocat a soutenu que les requérants n'avaient pas fourni la preuve que la prétendue différence de taux avait eu le moindre effet manifeste sur leurs expéditions de pâte de bois vers l'est des États-Unis. De plus, ils n'avaient nullement montré que cette situation avait découragé le développement de l'industrie, primaire ou secondaire, ou du commerce d'exportation.

Il a conclu que, puisque les requérants n'avaient apparemment pas fait d'analyses permettant de comparer leurs recettes, leurs coûts et leurs marges bénéficiaires à ceux de leurs concurrents du nord-ouest (Pacifique), leur cause reposait en définitive sur l'allégation que leurs marges bénéficiaires antérieures étaient maintenant réduites du montant des disparités dont il s'agissait. À l'appui de ce point de vue, l'avocat a cité le témoignage de M. Gunther, témoin des requérants, figurant dans le volume 2 de la transcription, à la page 149 (lignes 25-30):

> [Traduction] Et bien, la menace dont nous avons je pense parlé hier de façon très approfondie est fondamentalement une menace de perte de rentabilité et de compétitivité relative pour notre groupe, par rapport au groupe américain correspondant

tuted an omission and that it was presumably this omission that is the basis of complaint.

The Applicants' case, he said, was not predicated on any actual comparison of Canadian rates with those of competing mills in the Pacific northwestern United States. The Application appears, at least initially, to treat the Pacific northwest as one undivided group and the Canadian west as another undivided group, to which it was alleged uniform freight rate increases and decreases should be applied. Subsequently, the Applicants did introduce specific, selected mill comparisons, but this was only in response to similar evidence introduced by Respondents' witness Brown.

Counsel maintained that the Applicants had not advanced evidence that the alleged rate differential had produced any obvious effect on their woodpulp tonnage being shipped to the eastern United States. Furthermore, nothing had been introduced to indicate that this situation had been a discouragement to the development of primary or secondary industry, or to export trade.

He concluded that, since the Applicants apparently made no analyses to compare their revenues, cost and margins with those of their competitors in the Pacific northwest, their case finally rests on the allegation that former profit margins have now been reduced by the amount of the respective disparities. Counsel supported this belief by referring to the evidence given by Applicants' witness Gunther, in Transcript Volume 2, page 149, line 25- 30 which reads as follows:

> Well, the threat as I think we discussed in some considerable detail yesterday is fundamentally a loss of profitability, a loss in relative competitiveness for our group as compared to the corresponding U.S. group.

et encore, à la page 151 du volume 2 de la Transcription (lignes 4-6):

> mais j'ai dit que le désavantage était une perte de rentabilité de notre côté, résultant du désavantage de 7% que nous avons maintenant.

L'avocat du CP a soutenu que la cause des requérants était fondée sur la théorie de l'application uniforme et simultanée, ou quasi simultanée, des majorations et/ou des réductions à chacun des taux transcontinentaux du nord-ouest (Pacifique) et à chacun des taux de transport international en provenance de l'ouest du Canada, sans qu'ils estiment nécessaire de prouver aucun préjudice réel.

En réponse à une question du jury concernant un témoignage concret porté par M. W. Miller et M. W.G. Scott du CP, dans l'affaire *Prince Albert Pulp Case*, en 1972, témoignage qui semblait appuyer clairement ce "principe d'égalité de traitement en matière de tarifs de transport", l'avocat a soutenu que les déclarations de ces deux messieurs n'appuyaient pas cette proposition, et il a émis l'avis que le témoignage qu'ils avaient porté à l'époque était une opinion et représentait les vues partisanes de témoins.

À de plus amples questions du jury à ce propos, l'avocat a répondu qu'il ne pouvait admettre que les déclarations de M. Miller et de M. Scott disaient vraiment ce qu'affirmaient maintenant les requérants. Il reconnaissait, a-t-il poursuivi, qu'il existait une correspondance de taux, mais non qu'il existait une "théorie inexorable, ne connaissant ni réserves ni exceptions.

Sur ce, le débat s'est poursuivi entre l'avocat du CP et le président à propos de la cause *Prince Albert Pulp (1972)*. Le Comité avait précédemment cru comprendre que l'avocat disait qu'il ne devrait pas rechercher un principe général d'aucune sorte dans cette décision particulière; cependant, l'avocat soutenait que c'était un malentendu. Il affirmait que sa déclaration se rapportait au fait que si l'on recherche un principe on recherche la meilleure autorité. Ce faisant, on ne se réfère pas à des déclarations de témoins ou à des déclarations d'avocats. Il a poursuivi en disant que, quelque part dans l'affaire en cause, on s'attendrait à trouver une déclaration faisant autorité en ce qui concerne la théorie de la majoration simultanée avancée par les requérants.

and again in Transcript Volume 2, p. 151, lines 4-6;

> but I said the disadvantage was a drop in profitability on our side, brought about by the disadvantage of seven percent we now have.

Counsel for CP submitted that the case for the Applicants is founded on the theory of uniform and simultaneous, or nearly simultaneous, application of increases and decreases to each of the Pacific northwest trans-continental rates and each of the western Canadian international rates, without deeming it necessary to prove any actual detriment.

In reply to a question from the bench relating to specific evidence given in 1972 in the *Prince Albert Pulp Case* by Mr. W. Miller and Mr. W.G. Scott of CP, which evidence seemed to clearly support this "principle of equality of freight rate treatment", Counsel argued that the statements of these two gentlemen did not support this proposition, and offered the suggestion that the evidence given at that time by them was an opinion and represented the partisan views of witnesses.

In response to further questioning from the Bench on this matter, Counsel stated that he could not agree that the statements of Messrs. Miller and Scott definitely said what the Applicants were now saying. He further stated that he agreed that there was a rate relationship, but not that there was "an inexorable theory that knew of no qualifications of exceptions".

Some further discussion took place at this time between Counsel for CP and the Chairman related to the *Prince Albert Pulp Case (1972)*. The Committee had earlier understood Counsel to say that they should not be looking at this particular decision for any sort of general principle; however, Counsel maintained that this was a misunderstanding. He asserted that his statement dealt with the fact that, if one is looking for a principle, one looks for the best authority. And in doing so, one does not look to witnesses' statements or Counsels' statements. He went on to say that, somewhere in the case at hand, one would expect to find an authoritative statement of the simultaneous increase theory advanced by the Applicants.

Le président a demandé alors à l'avocat d'admettre que, en matière de détermination des prix, l'usage s'était établi vers 1918 d'appliquer des majorations ou éventuellement des réductions de même niveau aux taux intérieurs américains et aux taux internationaux canadiens de transport des pâtes de bois. Pendant la période allant de 1918 à avril 1976, tel était l'usage établi; les usines s'y tenaient, les chemins de fer s'y tenaient et certains chemins de fer américains s'y tenaient. Puis, en 1976, a fait remarquer le président, on s'était nettement écarté de cet usage. Toutefois, il y avait eu depuis 1976 quatre nouvelles majorations distinctes, qui avaient toutes été appliquées de façon uniforme, comme cela avait été le cas pendant les soixante années antérieures à 1976.

The Chairman then asked Counsel to accept that, starting about 1918, the pricing practice began whereby U.S. domestic woodpulp rates and Canadian international rates were accorded the same level of freight rate increases or perhaps decreases. Over the period from 1918 to April 1976, this practice was established; the mills were parties to it, the railways were parties to it, and certain American railways were parties to it. Then in 1976, the Chairman observed, there was a marked departure. However, since 1976, there have been four separate and additional increases, all of which were uniformly applied as had been done in the sixty years prior to 1976.

Le président a invité ensuite l'avocat à expliquer la position du CN et du CP si, tels étant les faits, cet usage ne traduisait rien de plus qu'une théorie. L'avocat a répondu que les transporteurs canadiens, à l'époque de la situation inhabituelle en rapport avec le *tarif de majoration ex parte 318*, avaient fait une évaluation des recettes qui leur étaient nécessaires et avaient décidé que ces besoins justifiaient le maintien intégral de la majoration initialement appliquée.

The Chairman then asked Counsel to explain the position of CN and CP if, in the face of these facts, this practice reflected nothing more than a theory. Counsel replied that the Canadian carriers had assessed their revenue needs, at the time of the unusual situation as it related to *Ex Parte Increase Tariff No. 318*, and decided that their revenue needs justified retention of the full increase as originally implemented.

Le président a poursuivi en demandant pourquoi, si les chemins de fer canadiens avaient pris la décision susdite à cause de besoins de recettes plus élevés, ils s'étaient contentés d'appliquer la même majoration que les transporteurs américains dans le cas des quatre majorations *ex parte* ultérieures.

The Chairman proceeded to ask why, if the Canadian railways took the action as outlined because of greater revenue needs, they were content to take the same increase as the American carriers in the subsequent four *ex parte* increases.

Il a fait remarquer que les transporteurs canadiens avaient fait preuve d'une certaine indépendance en ce qui concernait le *tarif ex parte 318*. Peut-être aurait-on pu s'attendre logiquement à ce qu'ils continuent de faire preuve de cette indépendance à l'occasion des quatre majorations *ex parte* ultérieures, mais ils ne l'avaient pas fait. Au lieu de cela, ils étaient revenus au régime établi pendant quelque soixante ans avant 1976. Dans ces conditions, le Comité trouvait assez difficile de comprendre que des besoins pressants de recettes accrues n'aient exigé que dans un cas seulement que l'on s'écarte d'une procédure existante et admise de longue date. L'avocat a promis de répondre à cette question dans les meilleurs délais.

The Chairman remarked that the Canadian carriers had, insofar as *Ex Parte 318* was concerned, demonstrated some degree of independence. It might have been reasonable to expect that they would continue to exercise this independence with respect to the four subsequent *ex parte* increases, but they did not do so. Instead, they returned to the pattern that had been established over nearly sixty years leading up to 1976. In this context, it seems to the Committee somewhat difficult to understand how it could be that pressing greater revenue needs would necessitate only one deviation from a long-standing and accepted procedure. Counsel promised to provide an answer to this question as quickly as possible.

Selon l'avocat, la théorie sur laquelle se fondaient les requérants devrait être appliquée à toutes les marchandises et dans tout le Canada. Comme cela n'était pas possible pratiquement, ce n'était donc pas une théorie valable. Le président a fait remarquer que cela supposait, en effet, que le Comité, ou tout autre comité de la Commission, étende une décision prise dans un cas isolé à tout un système de réglementation tarifaire qui avait été aboli par la *Loi nationale sur les transports de 1967*.

L'avocat a évoqué certains autres points se rapportant aux limites de la compétence de la Commission et au fait que les requérants n'avaient guère insisté sur l'ampleur de la majoration dont il s'agissait. Cela donnait à penser, a-t-il dit, qu'ils ne se souciaient guère de savoir si cette majoration était raisonnable.

Selon l'avocat, les requérants n'avaient pas réussi à établir qu'un tort quelconque avait réellement été subi, ou pourrait l'être, du fait de la prétendue différence; les dernières données disponibles montraient, en fait, que les ventes de pâte de bois des requérants dans l'est des États-Unis étaient en hausse. Cela signifiait, a-t-il dit, que les requérantes n'avaient pas réussi à montrer que le niveau actuel des taux avait eu des incidences négatives sur les exportations ni qu'il menaçait d'en avoir.

Plaidoirie des intervenants

L'avocat des Eastern Railroads, Me. Hunter, a présenté deux mémoires: Le premier concernant la juridiction de la Commission canadienne des transports et le second traitant du rapport que peuvent avoir les taux de change avec la question de parité.

Juridiction de la Commission canadienne des transports

Au sujet de la question de la compétence, Me. Hunter a dit principalement que l'ordonnance que réclamaient les requérants était une ordonnance qui rétablirait, pour certains taux de fret, une parité qui, selon eux, existait avant l'entrée en vigueur du *tarif ex parte 318*. Il a fait remarquer toutefois que la Commission n'avait pas le pouvoir de rétablir un taux de fret déterminé, son seul pouvoir étant celui de rejeter un taux.

Counsel argued that the theory, as relied upon by the Applicants, would have to be applied to all commodities throughout Canada. Therefore, it was for that reason, impractical and hence not a valid theory. The Chairman suggested that this inferred, in effect, that the Committee or any other Committee of the Commission would extend a decision in a single case to a whole system of rate regulation which was abolished by the *National Transportation Act of 1967*.

Counsel made other points which related to the jurisdictional limitations of the Commission, and the fact that the Applicants had not dwelt on the magnitude of the increase involved. This latter situation would, he suggested, lead one to believe that the Applicants were not concerned with the reasonableness of the increase as such.

Counsel stated that the Applicants had failed to show any actual or potential injury as a result of the alleged differential and, in fact, the latest available data showed that sales of Applicants' woodpulp in the eastern U.S. were on the increase. This meant, he said, that the Applicants had failed to show that the present level of rates had resulted in an adverse effect on exports, or that an adverse effect therefrom was imminent.

Argument of the Interveners

Eastern Railroads' Counsel Hunter presented two submissions; the first concerned the jurisdiction of the Canadian Transport Commission, while the second dealt with the relevance of exchange rates to the question of parity.

Jurisdiction of the Canadian Transport Commission

Counsel Hunter's main contention on the question of jurisdiction was that the order sought by the Applicants is one which would restore certain freight rates to an alleged rate parity which existed, according to the Applicants, prior to *Ex Parte 318*. However, he stated that the Commission does not have the power to restore a particular freight rate; its sole power is that of disallowance.

En outre, Me. Hunter a mentionné les points suivants en ce qui concerne l'étendue de la compétence de la Commission sur les tarifs communs internationaux:

1) La Commission n'a pas juridiction pour exiger de transporteurs étrangers qu'ils appliquent des tarifs communs d'entier parcours avec des transporteurs canadiens.

2) La Commission n'a pas de pouvoir plénier sur les tarifs communs d'entier parcours internationaux; elle l'a reconnu dans la cause *Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills Ltd. et al. et Prince Albert Pulp Co. Ltd.*, (1974) C.C.T. 341, p. 353.

3) La Commission n'a pas juridiction pour imposer un certain tarif commun d'entier parcours international déterminé à des transporteurs étrangers qui sont parties aux tarifs, car elle n'est pas en mesure de faire appliquer une telle ordonnance, et c'est un principe élémentaire de droit qu'un tribunal ne cherchera pas à exercer sa compétence pour émettre une ordonnance qu'il ne pourra faire appliquer.

4) Même si elle en avait autrement le pouvoir, la Commission ne peut émettre une ordonnance pour imposer un tarif commun d'entier parcours international, et elle ne peut le faire dans la présente cause parce que toutes les parties concernées ne comparaissent pas devant elle. Seuls les chemins de fer canadiens ont comparu en tant que parties; quant aux Eastern Railroads, ce ne sont pas des parties mais seulement des intervenants.

L'avocat a commencé sa plaidoirie en déclarant que, dans son mémoire, il était question surtout du redressement recherché dans la requête, à savoir une ordonnance qui rétablirait la parité en matière de taux. En réponse à une question du président, il a dit qu'il traiterait aussi du redressement que demandaient les requérants à la fin de leur mémoire, à savoir qu'il soit ordonné aux intimés de renégocier les taux en cause avec les chemins de fer américains en vue de rétablir la parité.

L'avocat a exposé ensuite à grands traits le cadre statutaire dans lequel la Commission examine les taux communs d'entier parcours internationaux. Les dispositions pertinentes figurent

Counsel also made the following assertions regarding the extent of the Commission's jurisdiction over joint international tariffs;

(1) The Commission does not have the jurisdiction to require foreign carriers to enter into joint tariffs with Canadian carriers.

(2) The Commission does not have plenary power over joint international rates and has recognized this in the case of *Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills Ltd. et al. and Prince Albert Pulp Co. Ltd.*, (1974) C.T.C. 341 at p. 353.

(3) The Commission does not have jurisdiction to impose a particular joint international tariff upon foreign carriers who are parties to the rates because the Commission cannot enforce any such order, and it is rudimentary law that a tribunal will not seek to exercise a jurisdiction to make an order which it cannot enforce.

(4) The Commission cannot, even if otherwise it had the power, make an order to impose a joint international rate and cannot do so in this case because not all the requisite parties are before the Commission. The Canadian railways, alone, have appeared as parties and Eastern Railroads are not parties but only interveners.

Counsel began his argument by stating that the thrust of his submission would be based on the relief sought in the Application, that is, an order restoring rate parity. In answer to a question put to him by the Chairman, he said he would also address himself to the relief which the Applicants asked for at the end of their submission, namely that the Respondents be ordered to renegotiate the particular rates at issue with the American railways in order to restore parity.

Counsel then outlined the statutory framework within which the Commission considers joint international rates. He stated that the relevant sections were found in Sections 284-290 of

aux articles 284 à 290 de la *Loi sur les chemins de fer* et à l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*. Les taux communs d'entier parcours internationaux sont déposés auprès de la Commission en vertu de l'article 286 de la *Loi sur les chemins de fer*. En vertu de l'article 289, ces taux, une fois déposés, sont applicables tant qu'ils n'ont pas été remplacés par d'autres ou désapprouvés. L'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* prévoit un moyen par lequel les taux communs d'entier parcours internationaux peuvent être désapprouvés.

À l'appui de son mémoire, l'avocat a cité l'affaire *Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Co. c. Davy*, (1911) 43 R.C.S. 277, disant que les deux points suivants avaient été établis dans cette cause: 1) que, puisque toutes les parties aux tarifs n'étaient pas représentées devant la Commission, celle-ci ne pouvait émettre une ordonnance qui toucherait toutes les parties sans que celles-ci soient représentées devant elle, et 2) que les transporteurs étrangers étaient absolument en dehors de la juridiction de la Commission et que celle-ci ne pouvait émettre une ordonnance en ce qui les concernait. Il a déclaré que ces deux points s'appliquaient à la cause qui était maintenant examinée.

À propos du premier de ces points de jurisprudence, il était d'avis que les seules parties représentées devant la Commission étaient les requérants et les deux chemins de fer intimés, le CN et le CP. Sur ce, le président lui a posé une question concernant le pouvoir de la Commission d'émettre des ordonnances concernant des tarifs communs d'entier parcours internationaux, lorsqu'un transporteur étranger est partie à ces tarifs (toutes les adhésions nécessaires ayant été obtenues) et lorsqu'une requête est déposée au titre de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*. Me. Hunter a répondu que le transporteur étranger n'est pas soumis à la juridiction de la Commission, étant donné qu'il est établi dans un pays étranger et que la juridiction de la Commission ne peut s'étendre en dehors du Canada. L'avocat s'est fondé aussi sur la cause Davy en déclarant que la Commission ne pouvait émettre une ordonnance touchant le transporteur étranger parce que celui-ci (en l'occurrence les Eastern Railroads) n'était pas une partie mais un intervenant dans la procédure.

L'avocat a cité ensuite la cause *Grand Trunk Ry. Co. c. British American Oil*, (1911) 43 R.C.S.

the *Railway Act*, and Section 23 of the *National Transportation Act*. Joint international rates are filed with the Commission pursuant to Section 286 of the *Railway Act*. Under Section 289, once such rates are filed, they are effective until superseded or disallowed. Section 23 of the *National Transportation Act* provides the mechanism whereby joint international rates may be disallowed.

In support of his submission, Counsel referred to *Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Co. v. Davy*, (1911) 43 S.C.R. 277. He stated that the case was illustrative of two things; (1) that since not all of the parties to the rates were before the Commission, the Commission could not make an order which would affect all of the parties without having those parties before it and (2) foreign carriers were absolutely beyond the jurisdiction of the Commission and that the Commission could not make an order with regard thereto. He stated that both points applied to the present case.

As to the first, his view was that the only parties before the Commission were the Applicants and the two Respondent railways, CN and CP. The Chairman posed the question at this point as to the power of the Commission to make orders regarding joint international tariffs where the foreign carrier is a party to the joint international tariff (concurrences having been obtained by all the necessary parties), and an application is filed pursuant to Section 23 of the *National Transportation Act*. Counsel Hunter answered that the foreign carrier was beyond the Commission's jurisdiction because it is in a foreign country and the Commission cannot extend its jurisdiction outside of Canada. Also, Counsel relied on the Davy case, by stating that the Commission could not make an order affecting the foreign carrier because the foreign carrier (in this case Eastern Railroads) was not a party but an intervener in the proceedings.

Counsel then referred to the case of *Grand Trunk Ry. Co. v. British American Oil*, (1911) 43

311 pour montrer l'étendue de la juridiction canadienne sur les taux communs d'entier parcours internationaux lorsqu'il y a soumission à la compétence de la Commission. Cette affaire avait trait à un tarif commun d'entier parcours international déposé au Canada par des transporteurs étrangers. Il s'agissait de savoir si le transporteur canadien était lié par ledit tarif. La Cour avait statué que le transporteur canadien était lié par ce tarif parce que, une fois celui-ci déposé, c'était le tarif légal tant qu'il n'avait pas été rejeté. Me. Hunter s'est fondé là-dessus pour poursuivre sa réponse à la question du président concernant la compétence de la Commission lorsqu'il y avait soumission à sa compétence par les parties concernées. Il pensait que dans l'affaire GRT il y avait en un certain sens soumission à juridiction, parce que le transporteur étranger avait satisfait aux conditions prévues par la Commission et déposé son tarif, et obligeait donc le transporteur canadien, mais que cela ne signifiait pas que la Commission puisse ordonner au transporteur étranger de modifier son tarif. Celui-ci était légal tant qu'il n'avait pas été rejeté et le pouvoir de le rejeter était et avait toujours été l'unique pouvoir de la Commission en ce qui concernait les tarifs communs d'entier parcours internationaux.

S.C.R. 311 to demonstrate the extent of Canadian jurisdiction over joint international rates where there is submission to the Commission's jurisdiction. The case involved a joint international tariff filed in Canada by foreign carriers. The issue was whether the Canadian carrier was bound by the tariff. The court held that the Canadian carrier was bound by the tariff because, once the tariff was filed, it was the lawful tariff until disallowed. He relied on this to further answer the Chairman's question concerning the Commission's jurisdiction, where there was a submission to jurisdiction by the parties concerned. He felt that in the GTR case there was, in a sense, a submission to jurisdiction because the foreign carrier had complied with the Commission and filed its rate and, therefore, bound the Canadian carrier but that this did not mean that the foreign carrier could be ordered by the Commission to change its rate. The rate was law until disallowed, and the power of disallowance is and always has been the sole power of the Commission with regard to joint international tariffs.

Sur ce, le président a mentionné l'article 288 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui stipule qu'aucune compagnie, par voie d'accord ou autrement, n'empêchera le transport de marchandises d'être continu et il a demandé si l'article était applicable à un transporteur étranger qui est partie à un tarif commun d'entier parcours international. La réponse de l'avocat a été conforme à ce qu'il soutenait principalement - à savoir, que l'article 288 ne s'applique pas aux transporteurs étrangers, que ceux-ci participent ou non au tarif commun international.

At this point the Chairman referred to Section 288 of the *Railway Act*, which provides that no company shall prevent, by agreement or otherwise, the carriage of goods from being continuous and asked whether the section applied to a foreign carrier who is a party to a joint international rate. Counsel's answer was consistent with his main submission - Section 288 does not apply to foreign carriers whether such carriers participate in the joint international rate or not.

L'avocat a cité ensuite la cause *Prince Albert Pulp Co. Ltd. et al. c. Canadien Pacifique et les Chemins de fer Nationaux du Canada et al.*, (1971) C.T.C. 173, disant que la décision avait été que la Commission avait une certaine compétence sur les tarifs internationaux, mais qu'il n'avait pas été statué sur la question de la nature de cette compétence. Selon Me. Hunter, l'étendue de cette compétence est que la Commission peut rejeter, mais non modifier, un tarif commun d'entier parcours international. Si une modification est souhaitée, elle ne peut venir que par voie d'adhésion de tous les transporteurs

Counsel then referred to *Prince Albert Pulp Co. Ltd. et al. v. Canadian Pacific Railway Co. and Canadian National Railways et al.*, (1971) C.T.C. 173 and stated that the decision was that the Commission had some jurisdiction over international rates but the question of the nature of such jurisdiction was not decided. The extent of such jurisdiction, according to Mr. Hunter, is that the Commission can disallow but cannot change a joint international rate. If a change is desired, it can only come about by concurrence of all the carriers involved and, if there was no concurrence, the Commission cannot order a change.

concernés et s'il n'y a pas eu adhésion la Commission ne peut ordonner une modification. Le recours ouvert à l'expéditeur qui est mécontent d'un certain tarif est de se plaindre à l'organisme de réglementation qui a juridiction sur le chemin de fer en question. Si c'est un transporteur américain, l'organe compétent serait l'Interstate Commerce Commission.

Le président a posé la question suivante en ce qui concerne le pouvoir de la Commission de rejeter un tarif: si la Commission a seulement le pouvoir de rejeter, et qu'elle le fait, et si les parties reviennent avec un nouveau tarif que la Commission rejette à nouveau, n'obtient-on pas en fait le même résultat que si la Commission avait modifié le tarif en premier lieu, surtout si la Commission l'a rejeté en indiquant aux parties le taux qu'elle considérerait comme étant acceptable?

Me. Hunter a reconnu que la Commission pouvait ordonner le rejet de cette façon, mais en l'absence d'accord des parties intéressées il ne pouvait y avoir de tarif commun d'entier parcours international. En définitive, l'absence d'accord aboutirait à des taux combinés. Cependant, de l'avis de Me. Hunter, le maintien de tarifs communs d'entier parcours internationaux est dans l'intérêt public tandis que les taux combinés ne le sont pas. À l'appui de cette façon de voir, il a cité l'affaire *Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills Ltd. et al. c. Chemins de fer Nationaux du Canada et al.*, (1974), C.C.T. 341, p. 367.

Taux de change

Me. Hunter a formulé plusieurs observations concernant la question des taux de change et leur influence sur la parité en matière de taux de fret.

En premier lieu, il a résumé comme suit la thèse des requérants: le tarif *ex parte 318* avait introduit une disparité. À cela, il rétorquait que la question du taux de change était un élément essentiel de la cause des requérants et que si l'application du taux de change révélait qu'il n'existait pas de disparité, les requérants étaient déboutés. Selon lui, il était indispensable de prendre en compte les écarts de change, car comparer deux monnaies différentes "revenait à comparer des pommes et des oranges". Il était donc nécessaire d'avoir un point de renvoi en

The recourse open to the shipper, who is dissatisfied with a particular rate, is to complain to the regulatory body which has jurisdiction over the railway in question. If it is an American carrier, the appropriate body would be the Interstate Commerce Commission.

The Chairman put the following question as to the Commission's power of disallowance: if the Commission has only the power to disallow, and does so, and the parties return with a new rate which the Commission disallows again, would not the same result be achieved in effect as if the Commission had changed the rate in the first place, especially if the Commission disallowed, with a statement to the parties of the rate it would consider acceptable?

Counsel Hunter agreed that the Commission could order disallowance in that way, but in the absence of agreement by the parties concerned, there could be no international joint rate. The ultimate result of non-agreement would be combination rates. The maintenance of joint international rates, however, in Counsel's opinion, is in the public interest, whereas combination rates are not. As authority for this view, he referred to *Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills Ltd. et al. vs. Canadian National Railways et al.*, (1974) C.T.C. 341, at p. 367.

Currency Exchange Rates

Counsel Hunter made several comments on the question of exchange rates and their influence on rate parity.

First, he summarized the Applicants' argument as follows: the result of *Ex Parte 318* was to introduce a disparity. He answered that argument by stating that the matter of exchange rates is an essential element of the Applicants' case and that, if the effect of these exchange rates reveals that there is no disparity, the Applicants have no case. The use of such exchange rate differentials is essential, according to Counsel, because comparing two different currencies is "like comparing apples to oranges". Therefore, a common reference point is needed and the

commun et la prise en compte des écarts de change montrait si une disparité existait en réalité.

L'avocat a traité ensuite des arguments de Me. Foran concernant la prise en compte des écarts de change. En réponse à l'argument selon lequel la Commission ne pouvait prendre en compte les écarts de change faute de précédent, il a déclaré que ce n'était pas une raison pour qu'elle ne puisse maintenant les prendre en compte et que ces écarts auraient peut-être dû être pris en compte précédemment.

À l'argument de Me. Foran selon lequel le taux de change varie de jour en jour, Me. Hunter a répliqué que la prise en compte des taux de change permet de déterminer les correspondances de taux réelles et non apparentes et que les fluctuations de change n'affectaient pas les correspondances réelles.

L'avocat des requérants, Me. Foran, avait soutenu que les chemins de fer canadiens ne devraient pas être autorisés à se fonder sur les écarts de change, car le fait que l'écart soit actuellement si considérable était fortuit. L'avocat des intervenants, Me. Hunter, a répliqué que cela n'enlevait rien à l'intérêt que présente leur prise en compte, pour mesurer la correspondance tarifaire qui existe réellement entre le Canada et les États-Unis.

Juridiction de la Commission canadienne des transports

La question de la juridiction de la Commission canadienne des transports dans la présente cause a été soulevée et par les intimés, et par les intervenants. Cette même question s'était posée un certain nombre de fois par le passé, lorsque les questions examinées concernaient des taux communs d'entier parcours pour le transport international. Sans doute ne pouvons-nous faire mieux que de nous reporter à la décision du 25 mars 1977 traitant de la requête et de l'appel de l'*Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills Ltd. et al. c. Canadien Pacifique Ltée et al.* (1970), au titre de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*.

Dans cette décision, il est déclaré qu'il n'existe ni au Canada ni aux États-Unis aucune loi rendant obligatoire la publication des taux communs d'entier parcours internationaux. Ce-

use of the exchange rate differentials shows, in reality, whether or not a disparity exists.

He then dealt with Mr. Foran's arguments regarding the use of exchange rate differentials. In answer to the latter's argument that the Commission could not take into account exchange rate differentials because of the lack of precedent, he stated that this is no reason why it could not be done now and that possibly such differentials should have been taken into account previously.

In answer to Mr. Foran's statement that the exchange rates fluctuate on a day-to-day basis, counsel Hunter argued that the point in using exchange rates is to determine the real value of rate relationships and not the apparent value, and such real relationships are unaffected by exchange rate fluctuations.

Applicants' Counsel had argued that Canadian railways should not be permitted to rely upon exchange rate differentials because it was fortuitous that these differentials were currently so disparate. In reply to this, Counsel Hunter maintained that this did not nullify their use, which is to measure the real rate relationship existing between Canada and the United States.

Jurisdiction of the Canadian Transport Commission

The issue of jurisdiction of the Canadian Transport Commission in this case was raised by both the Respondents and the Interveners. This same question has arisen a number of times in the past when the matters under consideration involved joint international through rates. We can, perhaps, do no better than to refer to the Decision of March 25, 1977, dealing with the Application and Appeal of *Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills Ltd. et al. v. Canadian Pacific Limited et al.* (1970), pursuant to Section 23 of the *National Transportation Act*.

This Decision holds that in neither Canada nor the United States is there any law compelling the publication of joint international rates. However, when published, these rates must

pendant, lorsqu'ils sont publiés, ces taux doivent obéir et satisfaire aux lois et règlements qui régissent les taux intérieurs canadiens. Depuis l'entrée en vigueur de la *Loi nationale sur les transports* en 1967, les compagnies de chemin de fer étaient obligées d'assurer que ces taux soient compensatoires, qu'ils ne constituent pas un désavantage injuste excédant celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu ou au volume du trafic, à l'échelle des opérations y afférentes ou au genre de trafic ou de service en question, et qu'ils ne constituent pas non plus un obstacle excessif à l'échange de denrées entre des points du Canada ni un découragement déraisonnable du développement d'industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans une région quelconque du Canada, ou en provenance d'une région quelconque du Canada, ou des mouvements de marchandises dans les ports canadiens.

Comme nous l'avons déjà vu, la loi canadienne exige depuis 1967 que les compagnies de chemin de fer satisfassent à ces critères économiques et juridiques. Tant que personne ne formule de griefs auprès de la Commission canadienne des transports, il est supposé que ces conditions sont remplies. Le Comité des transports par chemin de fer, s'il est convaincu que les taux dont on se plaint ne remplissent pas ces conditions, doit, en sa qualité d'organisme de réglementation responsable, modifier les taux de telle sorte qu'ils y satisfassent.

Ces principes s'appliquent également aux tarifs communs internationaux. Des deux côtés de la frontière internationale, les compagnies de chemin de fer, lorsqu'elles conviennent de publier un taux commun d'entier parcours doivent veiller à ce que les résultats répondent aux conditions imposées tant par les États-Unis que par le Canada. S'il est constaté à la suite d'une plainte que les taux ne remplissent pas ces conditions, ils peuvent fort bien être modifiés par l'Interstate Commerce Commission ou par la Commission canadienne des transports.

La décision du 25 mars 1977 renvoie à un document publié par le Comité le 20 octobre 1975 et intitulé "*Rapport sur l'audience et l'enquête sur la requête de Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills et al. c. les Chemins de fer Nationaux du Canada et al. (L'Affaire du papier journal)*". En fait, cette décision semble découmeet and comply with the same laws and regulations that govern Canadian Domestic rates. Since the coming into effect of the *National Transportation Act* in 1967, railway companies are obliged to ensure tht such rates are compensatory, that they do not constitute an unfair disadvantage beyond the disadvantage inherent in the location or volume of the traffic, the scale of operation connected therewith, or the type of traffic or service involved, or constitute an undue obstacle to the interchange of commodities between points in Canada or an unreasonable discouragement to the development of primary or secondary industries or to export trade in or from any region of Canada, or to the movement of commodities through Canadian ports.

As outlined above, Canadian law, since 1967, requires that the railway companies conform to these economic and legal criteria. Until such time as someone complains to the Canadian Transport Commission, it is presumed that these obligations have been met. The Railway Transport Committee, if it is satisfied that the rates complained of do not conform, as the regulatory body responsible, must modify the rates so that they do conform.

These principles apply equally to joint international rates. Railway companies on both sides of the international boundary, in agreeing to publish a joint rate, must ensure that the results comply with requirements of both the United States and Canada. If the resulting rate or rates, upon complaint are found to be lacking, they may very well be altered by the Interstate Commerce Commission or by the Canadian Transport Commission.

The Decision of March 25, 1977, makes reference to a document produced by the Committee on October 20, 1975, entitled "*Report on The Hearing and Investigation into the Application of Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills et al. v. Canadian National Railways et al. (The Newsprint Case)*". In fact, the Decision suggests

ler du rapport d'octobre et, pour bien comprendre la cause, il convient de lire ensemble le rapport et la décision.

En tout état de cause, un chapitre du rapport du 20 octobre 1975 est consacré à l'analyse et à la juridiction de la Commission canadienne des transports, pour la raison que, lors de l'audience relative à l'affaire du papier journal, la compétence de la Commission a été contestée à trois occasions différentes: la première lorsque les intimés ont proposé que la requête soit rejetée parce que la Commission n'avait pas compétence pour accorder le redressement demandé par les requérants.

La décision du Comité des transports par chemin de fer, en rejetant cette proposition déclarait:

> En disant que le Comité a effectivement la compétence voulue pour entendre ces requêtes, je n'ai pas tenté de délimiter l'étendue de cette compétence. Et le Comité et les parties n'en sont encore qu'au seuil et il nous faut encore être convaincus que les requérantes ont avancé un cas de préjudice, de *prime* abord, à l'intérêt public. Cela est bien posé. Le Comité n'est pas dépourvu du pouvoir d'agir à l'égard des tarifs impliqués, comme l'ont prétendu les intimés.
>
> S'il s'avérait que dans l'une quelconque des requêtes il fallait avoir recours à des mesures récursoires, il est bien établi qu'une ordonnance du Comité ne pourrait s'appliquer à un chemin de fer étranger que si celui-ci relevait de sa compétence. La requérante, Prince Albert Pulp Co. Ltd., a prétendu à l'audience que n'importe quel chemin de fer étranger impliqué dans les tarifs communs pourrait relever de la compétence du Comité en vertu des articles 5 et 6 de la *Loi sur les chemins de fer*. Cela est toujours une possibilité. Il y a aussi la possibilité qu'un jugement éventuel d'une action, une omission ou un tarif ratifié par un

that it flows from the October report and, for a full understanding of the case, both the Report and the Decision must be read together.

In any event, the Report of October 20, 1975 devotes a section to the analysis and jurisdiction of the Canadian Transport Commission due to the fact that, during the newsprint hearing, the Commission's jurisdiction was questioned on three different occasions; the first was when the respondents moved to dismiss the application on the grounds that the Commission lacked the jurisdiction to grant the relief that the applicants had requested.

The Decision of the Railway Transport Committee, in dismissing that motion said:

> In reaching the conclusion that the Committee does have jurisdiction to entertain these applications, I have not attempted to define the limits of that jurisdiction. The Committee and the parties are still at the threshold of the case, and we have still to be satisfied that the applicants have made a *prima facie* case of prejudice to the public interest. However, this much is clear. The Committee is not powerless to act in respect of the questioned rates, as was argued by the Respondents.
>
> If it were to be found in either Application that remedial action was required, it is well established that an order of the Committee could only apply to a foreign railway to the extent that such railway was within its jurisdiction. The Applicant Prince Albert Pulp Co. Ltd. argued at the hearing that any one or more of the foreign railways involved in the joint tariffs could come directly within the jurisdiction of the Committee by virtue of Sections 5 and 6 of the *Railway Act*. That is always a possibility. There is also the possibility of a finding that an act, omission or rate of a Canadian railway, or an American railway directly within the juris-

chemin de fer canadien ou un chemin de fer américain relevant directement de la compétence du Comité était préjudiciable à l'intérêt public. En tels cas, il n'y aurait aucune entrave à l'exercice, par le Comité, de sa compétence.

Si, par contre, il s'avérait que le Comité ne pouvait exercer son mandat réglementaire d'une manière efficace et pratique, par manque de juridiction, il faudrait peut-être s'en remettre aux requérantes pour qu'elles intentent une action complémentaire auprès de l'Interstate Commerce Commission des États-Unis comme l'a par ailleurs fait la Commission des chemins de fer du Canada par suite de la décision de la Cour suprême dans l'affaire *Niagara, St. Catharines et Toronto Ry. Co. c. Davy*. D'autre part, il serait loisible aux parties d'adopter une procédure semblable à celle qui fut suivie dans l'*affaire* de 1934 *portant sur les tarifs internationaux de papier journal*, 42 C.R.C. 15, dans laquelle la Commission disait ce qui suit: 'Les questions de droit et de compétence ne sont évidemment pas étrangères à la prescription des tarifs communs d'entier parcours sur les mouvements internationaux et il en a été question en plaidoirie. Il ne s'agit pas pour nous de discuter de ces questions qui ne surgiront que si les chemins de fer cherchent à intenter une action particulière. Les transporteurs aussi bien que les expéditeurs, se présentèrent devant nous avec l'idée qu'ils étaient disposés à prouver le caractère raisonnable de ces tarifs communs d'entier parcours à la Commission et qu'ils souhaitaient que nous rendions notre jugement à cet égard, ce qu'effectivement nous faisons'. (42 C.R.C. 15 @ 66)

La deuxième occasion où la compétence de la Commission a été contestée, dans l'affaire du papier journal, s'était présentée au cours de l'intervention de l'avocat des parties intéressées.

diction of the Committee, was prejudical to the public interest. In such case there could be no impediment to the exercise of its jurisdiction by the Committee.

If, on the other hand, it were to be found that the Committee could not carry out its statutory mandate in an effective, practical way for want of jurisdiction, it might be necessary to leave it to the applicants to institute complementary proceedings before the Interstate Commerce Commission of the United States, as the Board of Railway Commissioners did following the decision of the Supreme Court in *Niagara, St. Catharines and Toronto Ry. Co. v. Davy*. Alternatively, it would be open to the parties to adopt a procedure similar to the one followed in the 1934 case of *International Newsprint Rates*, 42 C.R.C. 15, where, as the Board said, 'Questions of law and jurisdiction are obviously involved with respect to the prescription of joint through rates for international movements and they were discussed in argument. We do not here propose to discuss these questions which will arise only in case the carriers force an issue thereon. The carriers and shippers came before us in the position of being willing to submit proof of reasonableness of these joint through rates to this Board and desiring us to make our findings thereon, which we do'. (42 C.R.C. 15, @ 66)

The second occasion on which jurisdiction was challenged arose during argument by counsel for the interested parties. Counsel for the applicant, after referring to Section 284 and 286 of

L'avocat des requérants, après avoir cité les articles 284 et 286 de la *Loi sur les chemins de fer*, avait déclaré qu'il existait "une autorité bien définie" et que la Commission avait "entière compétence" pour traiter des tarifs d'entier parcours au Canada où plusieurs transporteurs intervenaient. L'avocat des intervenants avait parlé ensuite de l'établissement des taux communs d'entier parcours internationaux, des mesures prises par les transporteurs dans leurs négociations, etc. Sur la base de ces déclarations, disait le comité, il pouvait sembler que les requérants et les intervenants pensaient que la Commission canadienne des transports avait tout le pouvoir nécessaire pour exiger l'introduction de nouveaux taux, fondés sur un barème précis, de points d'origine situés au Canada vers des destinations situées aux États-Unis. Mais tel n'était visiblement pas le cas. Au début de la procédure, les requérants avaient fait connaître leur intention de recourir aux moyens légaux pour soutenir leur proposition devant l'Interstate Commerce Commission. Et leur cause avait été examinée devant l'I.C.C. aux États-Unis en même temps qu'au Canada. Le Comité supposait donc que tant les requérants que les intervenants étaient bien conscients de l'étendue de la juridiction de la Commission sur les taux communs d'entier parcours internationaux et qu'ils savaient bien, en invitant le Comité à adopter un certain barème pour le transport vers les destinations situées aux États-Unis, que l'Interstate Commerce Commission devrait elle aussi donner son accord sur ces taux, puisque ceux-ci auraient des incidences sur le trafic intérieur américain".

the *Railway Act*, stated "there is very definite control" and the Commission has "full jurisdiction" to deal with through rates in Canada where more than one carrier is involved. Counsel for the interveners then discussed the establishment of joint international rates, the steps taken by the carriers in their negotiation, etc. From these statements, the Committee said it might appear that the applicants and interveners believed the Canadian Transport Commission had all the power necessary to require the introduction of the new rates, based on a specific scale, from points of origin in Canada to destinations in the United States. But such was clearly not the case. At the outset of the proceedings the applicants had indicated that they intended to take the requisite proceedings in support of their proposal before the Interstate Commerce Commission. And their case before the I.C.C. in the United States had gone ahead at the same time as the Canadian case. The Committee, therefore, assumed that both the applicants and the interveners were well aware of the extent of the jurisdiction of this Commission over joint international freight rates, and that, in urging the Committee to adopt a certain rate scale to United States destinations, they were aware that the Interstate Commerce Commission would also have to agree to such rates, insofar as they might have effect within the United States.

La troisième occasion était liée à une situation bien précise et assez complexe, qui avait existé au cours de la période de juin, juillet et août 1974. Il s'agissait de la perspective d'entrée en vigueur d'une majoration de 10% des tarifs marchandises en vertu du *tarif ex parte nº 305*, redéposé par la suite sous la cote *ex parte 305-A*.

Le *tarif de majoration nº 305-A* avait été déposé pour prendre effet avec un préavis de quinze jours, ce qui portait la date d'entrée en vigueur au 20 juin 1974. Un certain nombre de griefs avaient déjà été communiqués au Comité des transports par chemin de fer en vue de faire écarter cette majoration au Canada. Le 19 juin, le Comité publiait une décision imposant un préavis supplémentaire de quinze jours, en invoquant le fait que, en vertu de l'article 275(2) de

The third occasion related to a specific and somewhat complicated situation during June, July and August, 1974. It involved the prospective coming into effect of a ten percent freight rate increase under *Ex Parte Tariff No. 305*, subsequently refiled as *Ex Parte No. 305-A*.

Increase Tariff No. 305-A was filed to take effect on fifteen days' notice, making the effective date June 20, 1974. A number of complaints had already been filed with the Railway Transport Committee with the object of having this increase set aside in Canada. The Committee, on June 19th, issued a decision requiring an additional fifteen days' notice, since sufficient notice had not been given in accordance with Section 275(2) of the *Railway Act* and Section 19(1)

la *Loi sur les chemins de fer* et de l'article 19(1) de la *Loi nationale sur les transports*, le préavis donné n'était pas suffisant. Dans les deux jours de cette décision, l'Interstate Commerce Commission avait publié une ordonnance complémentaire reportant à nouveau de quinze jours la date d'entrée en vigueur aux États-Unis du tarif *ex parte nº 305-A*.

Une nouvelle demande avait été adressée au Comité des transports par chemin de fer afin qu'il rende une ordonnance enjoignant les intimés de ne pas appliquer la majoration prévue au tarif *ex parte 305-A* aux expéditions de papier journal et de pâte de bois acheminées du Canada vers des destinations situées aux États-Unis.

Le rapport sur l'affaire du papier journal poursuivait en disant que les progrès considérables avaient été réalisés entre les requérants et les intimés avant le 4 juillet 1974, date prévue d'entrée en vigueur de l'ex parte 305-A. Dans ces conditions, le Comité avait rendu une nouvelle décision différant la majoration d'une nouvelle période de trente jours. Il était reconnu, cependant, que, puisque les tarifs marchandises en question étaient des taux communs d'entier parcours pour le transport international, sur lesquels le Comité n'avait que partiellement juridiction, l'Interstate Commerce Commission devrait approuver le rapport de la même manière que celui du 19 juin avait été approuvé.

Par la suite, les chemins de fer de l'est des États-Unis avaient donné leur accord à la nouvelle prorogation. Cependant les chemins de fer de l'ouest des États-Unis avaient décidé qu'ils ne pouvaient y consentir. Les Eastern Railroads avaient alors retiré leur accord antérieur. Le défaut d'entente entre les transporteurs américains participants signifiait qu'il n'y avait rien à soumettre à l'approbation de l'Interstate Commerce Commission. Celle- ci n'avait donc pas ordonné que le nouveau rapport décrété par le Comité prenne effet aux États-Unis.

Comme il est dit dans le rapport de "l'affaire du papier journal", ces procédures montraient clairement dans quelles limites le Comité doit exercer sa compétence en matière de tarifs communs d'entier parcours internationaux. Des taux tels que ceux qui sont en cause reposaient sur une entente entre les chemins de fer participants, de part et d'autre de la frontière internationale. À défaut d'une telle entente, il

of the *National Transportation Act*. Within two days of this decision, the Interstate Commerce Commission issued a complementary order postponing the effective date of *Ex Parte Tariff No. 305-A* in the United States by a further fifteen days.

A further application to the Railway Transport Committee asked for an Order to be issued enjoining the Respondents from applying the increase, provided for in *Ex Parte 305-A*, to shipments of newsprint and woodpulp moving from Canada to destinations in the United States.

The Newsprint Report goes on to say that considerable progress had been made between the applicants and respondents prior to July 4, 1974, the scheduled effective date of *Ex Parte 305-A*. In these circumstances, the Committee delivered another decision postponing the increase for a further thirty days. It was recognized, however, that because the freight rates in question were joint international through rates over which the Committee had only partial jurisdiction, the Interstate Commerce Commission would have to approve the postponement in the same way that the postponement of June 19th had been approved.

Subsequently, the railroads in the eastern United States agreed to the further extension. However, the western United States railroads decided that they could not agree. The eastern railroads then withdrew their earlier agreement. This failure to reach agreement between the U.S. participating carriers meant that there was nothing to place before the Interstate Commerce Commission for approval. As a result, the further postponement ordered by the Committee was not ordered by the Interstate Commerce Commission to take effect in the United States.

As the Newsprint Report states, these proceedings illustrated clearly the limitations under which the Committee must exercise its jurisdiction over joint international freight rates. Rates such as those at issue were founded upon agreement between the railroads who participate on both sides of the international boundary. In the absence of such agreement, it is impossible for either the Canadian Transport Com-

était impossible que la Commission canadienne des transports ou l'Interstate Commerce Commission, agissant seules, exigent qu'ils soient fixés à un niveau donné. C'était seulement lorsque tous les transporteurs étaient d'accord, ou lorsque les deux organismes de réglementation exerçaient leur compétence en visant les mêmes résultats, que l'on pouvait exiger que les chemins de fer du Canada et des États-Unis publient un tarif contenant un taux commun d'entier parcours pour le transport international.

mission or the Interstate Commerce Commission, acting alone, to require them to be set at any given level. It is only when all the carriers agree, or when the two regulatory bodies exercise their jurisdiction with the same results in mind, that the railways in Canada and the United States can be required to issue a tariff containing a joint international through rate.

Enquête et Analyse

Effets des majorations *ex parte 318* et *ex parte 330*

La requête présentée le 23 août 1977 au titre de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*, ainsi que beaucoup des preuves tant écrites que verbales échangées et entendues depuis lors, ont fait mention du fait que la situation existante en matière de taux de transport de la pâte de bois avait été perturbée, ou pour le moins modifiée, avec le supplément 7 au tarif *ex parte n° 318*, entré en vigueur le 18 avril 1976.

Notre enquête a révélé que le supplément 7 au *tarif ex parte 318*, qui devait entrer en vigueur le 18 avril 1976 apportait aux taux de fret des pâtes de bois par wagon complet, entre des points d'origine situés dans l'ouest du Canada et des destinations situées aux Etats-Unis, des majorations pouvant atteindre 7%, selon le territoire de destination. Les taux de fret entre les points d'origines concurrents situés dans le nord-ouest (Pacifique) des États-Unis et les mêmes territoires de destination n'ont pas été ainsi affectés, car les chemins de fer américains n'ont pas adopté cette augmentation. À ce point, la situation était apparemment que la parité, réelle et relative, qui existait jusqu'alors, en matière de taux de fret, entre les usines du Canada et celles du nord-ouest des Etats-Unis cessait d'exister, puisque les taux canadiens étaient 7% plus élevés.

En réalité, le supplément 13 au *tarif ex parte n° 318*, publié le 16 avril 1976, a reporté au moins jusqu'au 17 novembre 1976 l'entrée en vigueur du *tarif ex parte n° 318*.

Au 7 octobre 1976, le *tarif ex parte n° 330* est entré en vigueur. Il annulait expressément le *tarif 318*. Il réintroduisait les augmentations

Investigation and Analysis

Impact of *Ex Parte 318* and *Ex Parte 330* Freight Rate Increases

The Application submitted August 23, 1977, pursuant to Section 23 of the *National Transport Act*, and much of the evidence both written and oral exchanged and heard since that time, have made mention of the fact that the existing woodpulp rate situation became distorted, or at least was altered, with Supplement 7 to *Ex Parte Tariff No. 318*, effective April 18, 1976.

Our investigation has revealed that Supplement 7 to *Ex Parte Tariff No. 318*, effective April 18, 1976, increased carload woodpulp rates from western Canadian origins to U.S. destinations by up to 7 percent, depending on the destination territory involved. Rates from competing U.S. Pacific northwestern origins, to the same destination territories, were not similarly affected because American railroads did not take this increase. The apparent situation at this point was that rate parity, actual and relative, existing heretofore between western Canadian and northerwestern U.S. mills, became distorted because Canadian rates were 7 percent higher.

In actual fact, Supplement 13 to *Ex Parte Tariff No. 318*, issued April 16, 1976, postponed the coming into effect of *Ex Parte Tariff No. 318* until at least November 17, 1976.

Effective October 7, 1976, *Ex Parte Tariff No. 330* came into effect. It specifically cancelled *Tariff No. 318*. It re-introduced the increases on

proposées dans l'*ex parte 318* pour le transport des pâtes de bois en provenance des points d'origine situés au Canada et introduisait aussi certaines nouvelles augmentations pour le transport de points d'origine situés dans le nord-ouest des États-Unis (Pacifique).

Puis, le 12 mars 1977, le supplément 23 au tarif *ex parte 330* est entré en vigueur. Les taux pour le transport des pâtes de bois par wagon complet entre des points d'origine situés dans le nord-ouest des Etats-Unis et les principaux marchés de l'est des Etats-Unis étaient réduits de 4% pour les wagons complets de 150 000 lbs et plus, et de 2% pour ceux de moins de 150 000 lbs. Vers les points de destination du sud, une réduction de 5% était introduite. La situation comparative des usines de l'ouest du Canada et du nord-ouest des Etats-Unis était alors la suivante:

Ex parte 330 (augmentations en pourcentage)

Territoire de destination	Trafic de pâte de bois en provenance de l'ouest du Canada	Trafic de pâte de bois en provenance du nord-ouest des Etat-Unis
Official	7%	3% (A)
Western Trunk Line	7%	5%
Southern	7%	NÉANT
Southwestern	5%	5%

(A) Pas d'augmentation sur les wagons complets de 150 000 lbs. ou plus.

Dans le témoignage porté par M. Brown, témoin des intimés (Annexe I audit témoignage), il est indiqué que la répartition des expéditions ferroviaires de pâte de bois entre les usines de l'ouest du Canada et les territoires tarifaires des États-Unis s'établissait comme suit:

Territoire	Tonnage 1977	%
Official	600 800	47,3
Western Trunk Line	474 000	37,4
Southern	91 700	7,2
Southwestern	15 400	1,2
Mountain Pacific	87 400	6,9

woodpulp from Canadian origins that had been proposed in *Ex Parte 318*, and it also introduced certain new increases from U.S. Pacific northwest origins.

Then, on March 12th, 1977, Supplement 23 to *Ex Parte 330* came into effect. Carload rates on woodpulp from northwestern United States origins to major markets in the eastern part of the U.S. were reduced by 4 percent on carloads of 150,000 lbs. and over, and by 2 percent on carloads weighing less than 150,000 lbs. And to southern destinations, there was a 5 percent reduction. The comparative rate situation at this point in time, between western Canadian and northwestern U.S. mills, was as follows:

Ex Parte 330 Percentage Increase

Destination Territory	Woodpulp Traffic ex Western Canada	Woodpulp Traffic ex Northwestern U.S.A.
Official	7%	3% (A)
Western Trunk Line	7%	5%
Southern	7%	NIL
Southwestern	5%	5%

(A) No increase on carloads weighing 150,000 lbs. or more.

In evidence submitted by Respondents' witness Brown (Appendix I thereof) it is indicated that the 1977 distribution pattern of woodpulp rail tonnage from western Canadian mills to rate territories in the United States was as follows:

Territory	1977 Tonnage	%
Official	600,800	47.3
Western Trunk Line	474,000	37.4
Southern	91,700	7.2
Southwestern	15,400	1.2
Mountain Pacific	87,400	6.9

Sur la base de cette répartition, les requérants étaient confrontés à une différence de 4% à 7% sur les taux de transport vers leurs principaux marchés, situés dans le Official Territory. Vers le Western Trunk Line Territory, second marché par ordre d'importance, la différence était de 2%. Vers le Southern Territory, représentant 7% du marché, l'écart de taux était de 7%. Les taux ne restaient identiques que pour le Southwestern Territory, représentant à peine plus de 1% du marché.

On the basis of this distribution pattern, the Applicants face a 4 percent to 7 percent difference in rates to their major markets which are situated in Official Territory. To Western Trunk Line Territory, the next largest market, the differential is 2 percent. To Southern Territory, which accounts for 7 percent of the market, the rate variation is 7 percent. Only to Southwestern Territory, representing just over one percent of the market, are the rates the same.

Question de la parité des taux de fret

Le Comité a longuement écouté les dialogues et l'argumentation sur ce que signifiait, dans cette cause, le terme "parité" et sur le point de savoir s'il existait une parité réelle, en matière de taux, entre les usines du nord-ouest (Pacifique) et celles de l'ouest du Canada.

Les intimés ont mis en doute le témoignage porté par M. Miller et M. Scott, tous deux du CP, dans la cause Prince Albert Pulp de 1972. Cependant, étant donné que ces deux personnes parlaient alors de la structure tarifaire dont il s'agissait dans la présente cause, ainsi que des principes sur la base desquels elle s'était établie, leur témoignage est très persuasif, d'autant plus que ce sont deux experts reconnus en la matière.

M. Miller, par exemple, disait à la page 13 de son témoignage devant notre Comité, sous le titre "*taux de fret en provenance des usines de l'ouest du Canada*":

> [Traduction] Les régions de la côte du Pacifique, tant au Canada qu'aux États-Unis, sont très boisées. Ces régions constituent une source de premier plan de bois d'oeuvre et d'autres produits forestiers, notamment la pâte de bois. Comme d'autres témoignages l'ont montré, plus de la moitié du bois d'oeuvre commercialisable des territoires forestiers inventoriés, en dehors des réserves, se trouve en Colombie-Britannique. À part le marché d'exportation, les principaux marchés consommateurs pour la pâte de bois en provenance de l'ouest du Canada sont les régions très peuplées du centre-nord et du nord-est des États-Unis.

Freight Rate Parity Issue

The Committee has listened to a great deal of dialogue and argument in this case as to what is meant by the term "parity", and as to whether there ever was real parity between the Pacific northwestern mills and the western Canadian mills.

The Respondents have questioned the evidence that was given by Messrs. Miller and Scott, both of CP, in the 1972 Prince Albert Pulp Case. However, as both these men were then talking about the freight rate structure at issue in the present case, and about the principles on which it developed, their evidence is very persuasive, particularly as they were both acknowledged experts in the field.

Mr. Miller, for example, on page 13 of his evidence before this Committee, under the heading of *Rates from Western Canadian Mills*, said:

> The Pacific Coast areas of both Canada and the United States are heavily timbered. These areas are a primary source of lumber and other forest products, including woodpulp. As shown in other evidence, over half of Canada's merchantable timber on inventoried non-reserved forest lands is to be found in British Columbia. Apart from the export market, the principal consuming markets for woodpulp from the western part of Canada are the heavily populated North Central and Northeastern sections of the United States.

La structure de base des taux pour les usines de l'ouest est basée principalement sur la concurrence du marché, quoique le niveau des taux tienne compte de la concurrence des transporteurs par eau. La structure de base des taux de fret en provenance de l'ouest du Canada est liée à celle des taux transcontinentaux des États-Unis, et soumise aux mêmes influences.

The rate structure for western mills is based primarily on market competition, although the rate level reflects competition from water carriers. The basic structure of rates from the Canadian west is related to the United States trans-continental structure, and is subject to the same influences.

À la page 14, il poursuit:

[Traduction] Dès 1918, des usines de pâte de bois étaient en production en Colombie-Britannique, près de la côte, (dans la région soumise aux marées). Pour permettre à ces usines d'entrer en concurrence efficacement sur les grands marchés consommateurs de pâte de bois aux États-Unis, les chemins de fer ont établi pour le transport en provenance de la côte canadienne des taux basés sur ceux qui étaient appliqués aux usines de la côte américaine. Cette action tarifaire devait aussi écarter la concurrence du transport par eau intérieur vers les ports américains situés sur l'Atlantique ainsi que du transport par eau via le Canal de Panama vers les ports du Mississippi et de l'Ohio.

Then, on page 14:

By 1918, there were pulp mills located on tidewater in British Columbia in production. Canadian railways, to enable these mills to compete effectively in the large U.S. pulp consuming markets, established rates from Canadian coastal mills based on those from United Stats coastal mills. This rate action was also taken to deter inter-coastal water competition to United States Atlantic ports and Mississippi and Ohio River ports via the Panama Canal.

Puis, aux pages 18 à 21:

[Traduction] Lorsque des usines entrèrent en production dans l'ouest canadien à l'intérieur des terres, dans les années cinquante et soixante, des taux basés sur les taux pratiqués pour les usines de la côte leur furent accordés. Pour les mouvements vers les marchés du centre-nord et du nord-est, ces taux, tout en étant légèrement inférieurs à ceux qui étaient appliqués aux usines de la côte, devaient permettre aux usines de l'intérieur de livrer concurrence sur les principaux marchés consommateurs sans créer de différences qui auraient pour effet soit de fermer ces marchés aux usines de la côte, soit de priver les

And then pages 18-21:

When interior western Canadian mills came into production in the 1950's and 1960's, they were accorded rates based on those of the coastal mills. For movements to North Central and Northeastern markets, these rates, although somewhat below those of the coastal mills, were intended to permit the interior mills to compete in the principal consuming markets, without creating differentials which would either foreclose those markets to the coastal mills by driving it to water carriage. The interior mills thus received the benefit of a level of rates depressed by water competition, even though such com-

chemins de fer du trafic en provenance des usines de la côte, en dirigeant le trafic vers le transport par eau. Les usines de l'intérieur obtinrent ainsi l'avantage d'un niveau de taux abaissé par la concurrence du transport par eau, même si cette concurrence n'existait pas là où elles étaient implantées.

En 1957, lorsque la première usine de l'intérieur fut construite dans l'ouest du Canada, à Hinton (Alberta), des taux différentiels de transport vers les marchés du centre-nord et du nord-est des États-Unis furent proposés par le Canadien National; ces taux étaient inférieurs de 4 à 17 cents par 100 lbs à ceux qui étaient appliqués pour le transport en provenance des usines de la côte. Ces réductions étaient assorties d'un relèvement du poids minimal, porté de 80 000 lbs à 100 000 lbs. Le taux proposé fut discuté avec le comité de la Western Trunk Line, mais son adhésion ne fut pas obtenue et le Canadien National établit les taux par une action indépendante, en liaison avec les transporteurs américains qui étaient d'accord.

Les usines des États-Unis demandèrent immédiatement une réduction des taux qui leur étaient appliqués, afin de rétablir leur position concurrentielle. Cependant, les chemins de fer des États eurent d'abord des réticences à égaliser les taux de transport en provenance des usines américaines avec le taux accordé à l'usine de Hinton. Ils estimaient que les taux de fret transcontinental de la pâte de bois étaient à un niveau très bas pour faire face à la concurrence du transport par eau intercôtier vers les ports de l'Atlantique; à celle des ports du Mississippi et de l'Ohio, utilisés par les producteurs de la côte ouest et à celle des Grands Lacs, dont les ports étaient de plus en plus utilisés par les producteurs scandinaves de pâte de papier. Les

petition did not exist at their locations.

In 1957, when Western Canada's first inland mill was built at Hinton, Alta., differential rates were proposed by the Canadian National to North Central and Northeastern United States markets, ranging from 4¢ to 17¢ per 100 lbs., below the coastal rates. These reductions were tied to an increase in minimum weight from 80,000 to 100,000 lbs. The rate proposal was progressed with the Western Trunk Line Committee, but their concurrence was not obtained, and the Canadian National took independent action to establish the rates in conjunction with concurring United States carriers.

The United States mills immediately applied for a reduction in their rates to restore their competitive position. However, the United States railroads were at first reluctant to equalize the rates from their mills with the Hinton rate. They felt that the transcontinential woodpulp rates were at a very depressed level to meet intercoastal water competition to Atlantic coast ports; Mississippi and Ohio ports used by west coast producters and Great Lakes competition through Lake ports being used increasingly by Scandinavian pulp producers. United States transcontinental railroads' revenues were also depressed, and they felt that further rate reductions were not justified, taking the position that Hinton, Alberta, already en-

recettes des chemins de fer transcontinentaux américains étaient aussi à un bas niveau et ils estimaient que de nouvelles réductions tarifaires n'étaient pas justifiées, la position qu'ils adoptaient étant que Hinton (Alberta) bénéficiait déjà des mêmes taux que les usines de la côte, abaissés par la concurrence du transport par eau et que si les usines de la côte pouvaient livrer concurrence efficacement aux importations de pâte de bois sur les marchés de l'est du pays, les usines de l'intérieur pouvaient le faire aussi sans aucune réduction de taux. Les chemins de fer américains estimaient que les chemins de fer canadiens ne devraient pas déterminer les niveaux des tarifs ferroviaires vers les marchés consommateurs des États- Unis.

joyed the depressed water competitive coastal rates despite the fact there was no water alternative at Hinton, and that if the coastal mills could compete effectively with import pulp in eastern markets, inland mills could also do so without any reduction in the rate. The United States railroads felt that Canadian railroads should not determine United States railroad rate levels to United States consuming markets.

Les usines américaines de l'intérieur et de la côte continuèrent d'insister pour que les taux qui leur étaient appliqués soient égalisés avec le taux appliqué en provenance de Hinton, usine avec laquelle ils étaient directement en concurrence. Aussi, lorsque les taux de transport de la pâte de bois furent majorés en 1959 de 12% par le tarif ex parte 206 A, les chemins de fer des États-Unis publièrent aussi des taux pour les chargements de 100 000 lbs au minimum en provenance de leurs usines de l'intérieur, ce qui établissait l'égalité avec le taux de Hinton. En outre, ils étendirent l'ajustement aux usines de la côte, afin de rétablir la correspondance qui existait en matière de taux entre les usines de la côte et celles de l'intérieur avant la réduction accordée en 1957 à l'usine de Hinton.

United States inland and coastal mills continued to press for equalization of their rates with the rate from Hinton with whom they were in direct competition. Therefore, in 1959 when woodpulp rates were increased by 12% under Ex Parte 206-A, the United States railroads also published rates for minimum 100,000 lbs., from their inland mills, equalizing with the Hinton rate. They also carried back the adjustment to coastal mills to restore the rate relationship which had existed between coastal and inland mills before the 1957 Hinton reduction.

Actuellement, les différences entre les taux appliqués à l'usine de Hinton et aux usines de la côte desservies par chemin de fer s'étagent entre 4 et 8 cents par 100 lbs.

At the present time, the rate differentials between Hinton and coastal mills served by rail range from 4¢ to 8¢ per 100 lbs.

En 1960, lors de la mise en production de l'usine de pâte de bois de Kraft (C.-B.), des taux identiques à ceux qui étaient appliqués en provenance de Hinton furent publiés pour cette usine.

In 1960, the pulp mill at Kraft, B.C. started production, and the same rates were published for this mill as applied from Hinton.

À la suite de ces réductions des taux de transport en provenance de Hinton (Alberta) et de Kraft (C.-B.), le taux de Dryden (Ontario) vers les marchés du nord-est des États-Unis durent eux aussi être réduits, parce que les nouveaux taux applicables de Hinton/Kraft vers certaines destinations étaient inférieurs au taux de transport en provenance de Dryden, qui est un point intermédiaire sur la route du Canadien Pacifique entre Kraft et ces points des États-Unis. Le taux applicable de Dryden vers les marchés de l'est des États-Unis n'était pas moindre que ceux de Hinton/Kraft, mais égal à ces taux.

As a result of these rate reductions from Hinton, Alberta, and Kraft, B.C., the rate from Dryden, Ontario, to Northeastern United States markets also had to be reduced, because the new rates from Hinton/Kraft were lower to some destinations than from Dryden which was intermediate to these United States points on Canadian Pacific's route from Kraft. The rate from Dryden to eastern United States markets was not lower than the Hinton/Kraft rates but equal to them.

En 1963, Hinton négocia une nouvelle réduction de 10 cents par 100 lbs, sur la base d'un relèvement du poids minimal à 120 000 lbs. Cette réduction fut immédiatement étendue à Kraft (C.-B.) et à Lewiston (Idaho). Les chemins de fer américains étendirent aussi la réduction à leurs usines de la côte et les chemins de fer canadiens firent immédiatement de même pour leurs propres usines côtières. Le résultat fut que toutes les usines restèrent dans les mêmes conditions de concurrence que celles qui existaient avant que cette ronde de réductions tarifaires ne fût entamée.

In 1963 Hinton negotiated a further reduction of 10¢ per 100 lbs. based on a higher minimum weight of 120,000 lbs. This reduction was immediately extended to Kraft, B.C. and Lewiston, Ida. The United States railroads also carried the reduction back to their coastal mills which was matched immediately by the Canadian railroads for their coastal mills. As a result, all mills remained in the same competitive position as had existed before the round of rate reductions was initiaated.

Aux pages 10 à 13 de son témoignage devant l'*Interstate Commerce Commission*, M. Scott disait ce qui suit:

Mr. Scott, testifying before the Interstate Commerce Commission, on pages 10-13 of his testimony said:

Dans l'ouest des États-Unis, la production des industries basées sur les ressources naturelles se développa d'abord en certains points de la côte du Pacifique, où les ressources naturelles étaient le plus accessible par voie d'eau et où

In the western United States, production in resource-based industries first developed at Pacific Coast points where natural resources were most accessible to water, and where population was concentrated, thus ensuring an adequate sup-

existait une certaine concentration de population, assurant une main-d'oeuvre suffisante. Cette évolution fut stimulée par l'existence de transports par voie d'eau intercôtiers vers les marchés du nord-est par les ports du Canal de Panama et de l'Atlantique et vers les marchés du centre-nord via les ports du Mississippi et de l'Ohio.

Des taux peu élevés de transport ferroviaire furent établis il y a de nombreuses années entre les points de la côte Pacifique des États-Unis et les marchés du nord-est et du centre-nord, afin de permettre aux chemins de fer de faire face à la concurrence des transports intercôtiers par voie d'eau et de permettre aux producteurs de la côte du Pacifique d'effectuer leurs expéditions par chemin de fer à travers le continent tout en étant en mesure de livrer concurrence sur ces marchés à la production locale, à la production de la côte acheminée par voie d'eau et aux importations de l'étranger.

L'origine des taux de groupe dans l'ouest des États-Unis fut l'interdiction, imposée par la réglementation, de facturer un taux plus élevé pour un parcours plus court sur la même route. Si les chemins de fer avaient facturé un taux plus élevé pour des points situés à l'intérieur, les taux de transport en provenance de la côte auraient dû être majorés, ce qui aurait entraîné une perte de trafic de la côte en faveur des transports par voie d'eau. Les chemins de fer étendirent donc aux points de l'intérieur les bas tarifs appliqués à la côte, en donnant à ces points l'avantage de la concurrence avec le transport par eau à laquelle ils sont soumis. Le bas niveau des taux appliqués aux points situés sur la côte devint le maximum pour tous les producteurs situés à des points intermédiaires.

ply of labor. This development was spurred on by the fact that intercoastal water transportation was available to Northeastern markets through the Panama Canal and Atlantic ports and to North Central markets via the Mississippi and Ohio River ports.

Low levels of railroads rates were established many years ago from U.S. Pacific Coast points to Northeastern and North Central markets in order to enable the railways to meet intercoastal water competition, and to enable producers in the Pacific coastal area to ship by rail across the continent and still be able to compete in those markets with local production, water-borne coastal production, and foreign imports.

The origin of group rates within the western region of the United States was the result of regulatory prohibition against charging a higher rate for a shorter haul over the same route. If the railroads had charged a higher rate for inland points, the coastal rates would have had to be increased resulting in the loss of coastal traffic to water carriers. Therefore, the railroads blanketed the low coastal rates back to inland points giving them the benefit of water competition which did not exist at these locations. The low level of rates at the coastal points became the maximum for all producers at intermediate points.

Les producteurs de nombreuses denrées à l'intérieur du pays exigèrent des taux inférieurs à ceux qui étaient appliqués aux points situés sur la côte. Ils voulaient en effet tirer avantage à la fois de leur plus grande proximité des marchés de consommation communs et de la concurrence des transports par voie d'eau, à des centaines de milles de distance. Les chemins de fer adoptèrent la position que les taux étaient établis pour répondre à la concurrence du marché, que si le niveau existant des taux marchandises permettaient aux producteurs de la côte de livrer concurrence sur les marchés de l'est du pays, les producteurs de l'intérieur pouvaient le faire également et que toute nouvelle réduction des taux servirait seulement à accroître les profits des expéditeurs et réduirait sans nécessité les recettes des chemins de fer. En effet, les réductions qu'une ou plusieurs compagnies de chemin de fer accorderaient à un expéditeur seraient rapidement étendues à d'autres expéditeurs desservis par d'autres compagnies de chemin de fer qui voudraient préserver la compétitivité de leurs usines sur le marché et leur propre volume de trafic.

Inland producers of many resource commodities requested rates lower than coastal points. In effect they wanted the benefit of their closer location to common consuming markets as well as the benefits of water competition hundreds of miles distant. The railroads took the attitude that the rates were established to meet market competition and that, if the coastal producers could compete in the eastern markets at the existing rate level, the inland producers could also, and that any further reduction in rates would serve only to increase the profits of the shippers and to reduce railroad revenues unnecessarily. This was so because reductions for one shipper served by one or more railroads would quickly spread to other shippers served by other railroads, to preserve the market competitive relationship for their mills and their own traffic volume.

Lorsque certains producteurs de l'intérieur des États-Unis, notamment des usines de pâte de bois, obtinrent ultérieurement de faibles réductions tarifaires, celles-ci n'étaient pas directement liées à la distance mais furent établies sur une base arbitraire.

When certain inland producers in the United States, including woodpulp mills, were given small rate reductions at a later date, they were not directly related to distance but were made on an arbitrary basis.

Étant donné que la production de l'ouest du Canada a eu aussi son origine en certains points de la côte du Pacifique, les chemins de fer canadiens, pour permettre à leurs expéditeurs de livrer une concurrence efficace sur les grands marchés des États-Unis, adoptèrent la politique déjà établie des chemins de fer américains, qui consistait à baser des

Since Canadian production in the West also began initially at Pacific Coast locations, Canadian railways, to enable their shippers to compete effectively in large U.S. markets, adopted the already existing United States railways' policy of group rates eastbound based on those of U.S. Pacific Coast origins. The transcontinental and inter-

taux de groupe en direction Est sur les taux appliqués aux points d'origine de la côte Pacifique des États-Unis. La structure transcontinentale et internationale des taux qui s'élabora dans les deux pays était donc basée sur la concurrence du marché et non sur la distance.

Les producteurs exploitant les richesses naturelles des deux pays furent donc aidés à donner à leurs marchés une aussi grande extension que possible et à se livrer concurrence avec efficacité sur leurs marchés communs. Le test du succès de cette politique tarifaire est qu'elle a permis de mettre en valeur à grande échelle les ressources économiques des régions occidentales du continent nord-américain, en concurrence avec les producteurs locaux de l'est et avec les importations étrangères.

national rate structure which developed in both countries, therefore, was based on market competition, not distance.

The resource producers of each country were thus assisted in extending their markets to the widest possible extent and in competing effectively with each other in common markets. The test of the success of this rate policy is that it has developed the economic resources of western regions of the North American continent on a massive scale, in competition with Eastern local producers and foreign imports.

Ces témoignages, bien qu'ils remontent à sept ans, nous persuadent qu'une correspondance compétitive des taux de fret a longtemps existé entre les usines de pâte à papier de l'ouest du Canada et celles du nord-ouest (Pacifique) des États-Unis. L'histoire nous dit qu'une semblable correspondance concurrentielle des taux marchandises a longtemps existé dans d'autres industries.

This evidence, although given seven years ago, persuades us that there has been a long-standing, competitive freight rate relationship between woodpulp mills located in western Canada and mills situated in the Pacific northwest of the United States. Among other industries, there is a history of a similar, long-standing, competitive freight rate relationship.

L'avocat des requérants a insisté sur la question d'une correspondance historique entre les taux de fret des usines canadiennes et des usines américaines et, à un certain moment, il s'est adressé à M. Brown, témoin des intimés, en disant que l'action tarifaire des transporteurs canadiens avait maintenant détruit cette correspondance historique. Le témoin a répliqué:

Si, lorsque vous parlez de correspondance historique, vous faites allusion à l'application uniforme des majorations *ex parte* aux taux communs d'entier parcours pour le transport international de l'ouest du Canada vers les États-Unis et aux taux intérieurs américains en provenance du nord-ouest (Pacifique), cela est exact.

Counsel for the Applicants pressed the issue of an historical relationship on rates between Canadian and U.S. mills and, at one point, suggested to Respondents' witness Brown, that the rate action by the Canadian Carriers had now destroyed this historical relationship. Witness replied:

By historic relationship, if you're referring to uniform application of *ex parte* increases being applied to the joint international through rate from western Canada to U.S.A., compared with the domestic U.S. rate level from the Pacific Northwest, that's correct.

Plus tard, il devait dire que cette correspondance n'avait pas été détruite, mais qu'elle était maintenant modifiée. Il ressort cependant de ce qu'il a dit qu'il avait existé une correspondance bien définie qui était maintenue par l'application uniforme de majorations tarifaires "*ex parte*".

En cherchant à retrouver trace de la "correspondance compétitive" dont ont parlé M. Miller et M. Scott, ou de la "parité" dont ont parlé les requérants, nos agents ont compulsé nombre d'anciens documents et dossiers. Ils ont trouvé qu'il y avait eu un volume considérable d'écrits traitant de cette question au fil des ans. On en trouvera ci-après quelques exemples illustrant, pensons-nous, l'existence d'une correspondance telle que celle qu'invoquent les requérants et le fait qu'une parité existait initialement entre les taux canadiens et américains, puis l'application uniforme des majorations *ex parte* américaines des tarifs marchandises, dans le but de protéger et de maintenir cette correspondance.

1) Une lettre de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, écrite en 1915 au secrétaire de la Commission des chemins de fer à Ottawa et traitant d'une augmentation qui était sur le point d'entrer en vigueur aux États-Unis. Dans l'un des paragraphes, il est dit que [Traduction] "l'I.C.C. s'attendait sans aucun doute à ce que les taux de transport en provenance du Canada soient augmentés en rapport lorsque c'était nécessaire pour maintenir une parité raisonnable et une correspondance avec les taux touchés dans le territoire relevant de la compétence de l'I.C.C., mais nous faisons respectueusement remarquer que tout ajustement devrait être soumis à l'approbation à la Commission des chemins de fer du Canada".

2) Une lettre de la compagnie Burgess Sulphite Fibre Co., Berlin, (New Hampshire), adressée en date du 11 mai 1916 à la compagnie de chemins de fer Grand Trunk Railway, concernant une prétendue convention non écrite avec les usines canadiennes, selon laquelle, lorsque les taux intérieurs américains étaient majorés pour le transport de leurs produits, une majoration correspondante serait appliquée aux taux de transport des usines canadiennes concurrentes.

Later, he was to indicate that this relationship was not destroyed but rather that it was now changed. However, it does appear from his statement that there had been a definite relationship which was maintained by the uniform application of *ex parte* freight rate increases.

In their efforts to find some reference to the "competitive relationship" mentioned by Messrs. Miller and Scott, or "parity" suggested by the Applicants, our staff searched through many old records and files. They found that, over the years, there had been a considerable amount of correspondence produced that dealt with this subject. The following are some examples that we feel illustrate the existence of a relationship such as claimed by the Applicants, that there was an initial parity between the Canadian and U.S. rates when first established and, subsequently, the uniform application of U.S. *ex parte* freight rate increase in order to protect and maintain this relationship.

1) A letter written in 1915 by the Canadian Pulp and Paper Association to the Secretary of the Board of Railway Commissioners, Ottawa, dealing with an increase about to become effective in the United States. One paragraph reads "It was no doubt expected by the I.C.C. that the rates from Canada would be advanced relatively where necessary to maintain a reasonable parity and relationship to rates affected within territory under the jurisdiction of the I.C.C., but we respectfully submit that any such readjustment should be subject to the approval of the Canadian Railway Commission."

2) A letter dated May 11, 1916, from Burgess Sulphite Fibre Co. Berlin, N.H., to the Grand Trunk Railway concerning a so-called unwritten understanding with Canadian mills that, when U.S. domestic rates were increased on their products, there would be a corresponding advance made from the mills of Canadian competitors.

3) Une lettre du Grand Trunk Railway adressée, en date du 13 mai 1916, à la Commission des chemins de fer à Ottawa et traitant de certains taux de transport de la pâte de bois qui avaient été suspendus. Voici un extrait de cette lettre [Traduction]: "Il y a quelques années, après de longues discussions, les chemins de fer canadiens ont accordé à certaines des usines canadiennes le barême de Berlin (N.H.); depuis lors, il n'y a jamais eu aucun doute dans notre esprit sur le fait que les taux canadiens diminuaient si les taux de Berlin diminuaient; cependant, en toute équité, il n'y a aucune raison pour que les taux canadiens n'augmentent pas si les taux de Berlin augmentent. En fait, le tarif qui a été suspendu contient plus de réductions que de majorations."

Il existe aussi un rapport, du 7 novembre 1920, établi par le commissaire principal du trafic de la Commission des chemins de fer où il est dit que, normalement, les tarifs communs d'entier parcours internationaux étaient soumis à des majorations de même niveau que celles que proposait l'Interstate Commerce Commission pour les taux intérieurs américains. Cela, y est-il précisé, afin de préserver la correspondance existante en matière de taux pour le transport en provenance de toutes les usines (indépendamment de leur situation, aux États-Unis ou au Canada).

4) Une lettre de la compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique adressée, en date du 20 juin 1931 à la Commission des chemins de fer à Ottawa et disant qu'une demande d'augmentation générale de 15% sur les tarifs marchandises déposée auprès de l'I.C.C. par les transporteurs américains serait sans aucun doute appliquée aussi aux taux internationaux (dans les deux sens).

5) Une lettre adressée par l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers adressée, en date du 29 mars 1932, à la Canadian Freight Association. Cette lettre traitait de certaines propositions de révision des taux de classe internationaux et de l'idée que les taux par article pour le papier journal et la pâte de bois étaient influencés par les taux de classe et plus ou moins liés à ceux-ci. Il y était souligné que les producteurs canadiens étaient confrontés à la concurrence des producteurs américains et que,

3) A letter dated May 13, 1916, from the Grand Trunk Railway to the Board of Railway Commissioners, Ottawa, dealing with certain woodpulp rates that had been suspended. Part of that letter reads as follows: "some years ago, after considerable discussion, the Canadian railroads conceded to some of the Canadian mills the Berlin (New Hampshire) scale, and since that time, there has never been any question in our mind but that when the Berlin rates went down the Canadian rates went down; but in all fairness, when the Berlin rates go up, there is no reason why the Canadian rates should not go up. As a matter of fact, the tariff suspended contains more reductions than advances".

There is a further report, dated November 7th, 1920, prepared by the Chief Traffic Officer of the Board of Railway Commissioners, which indicates that joint international rates normally received the same level of increase as proposed by the Interstate Commerce Commission for U.S. domestic rates. This was done, it said, to preserve the existing rate relationship from all mills (regardless of location in the U.S.A. or Canada).

4) A letter dated June 20, 1931, from the Canadian Pacific Railway Commissioners, Ottawa, suggesting that a recent 15 percent general freight rate increase application filed with the I.C.C. by U.S. carriers would undoubtedly by applied to international rates (in both directions) as well.

5) A letter dated March 29, 1932, from the Canadian Pulp and Paper Association to the Canadian Freight Association. The letter deals with certain proposed revisions to international class rates and the belief that commodity rates on newsprint and woodpulp were influenced by, and more or less related to, class rates. The letter points out that Canadian producers faced competition from U.S. producers; and that for many years joint international through rates had been constructed on approximately the same basis

pendant de nombreuses années, les taux communs d'entier parcours pour le transport international avaient été structurés à peu près sur la même base que les taux applicables à l'intérieur de l'*Official Classification Territory* (États-Unis).

6) Une lettre de la Beaver Wood Fibre Co. Ltd. adressée, en date du 21 février 1938 à l'*Interstate Commerce Commission* et citant la décision prononcée dans l'affaire du papier journal en 1934, en donnant un extrait de la page 777:

> [Traduction] Les taux internationaux de points d'origine au Canada vers des destinations aux États-Unis doivent être sensiblement en rapport avec les taux établis pour les points concurrentiels de ces derniers.

Il est certain qu'il existe de larges possibilités d'interprétation du terme "fairly related", mais nous l'interprétons comme une preuve de l'existence d'une correspondance bien définie.

7) Une lettre adressée conjointement par la Canadian Freight Association et la Canadian Passenger Association, en date du 10 décembre 1946, à la Commission des transports et à la Commission des prix et du commerce en temps de guerre. Il y était question des taux de fret internationaux et du fait que, pour préserver la continuité de ces taux et les maintenir en rapport avec les taux applicables à l'intérieur des États-Unis, il était souhaitable et nécessaire que des majorations semblables soient autorisées, pour la partie canadienne de ces taux et au même moment.

8) Un mémorandum à diffusion interne en date du 21 juillet 1957, concernant une réunion entre fonctionnaires des chemins de fer américains et fonctionnaires de la Commission des transports. Il est dit que: [Traduction] "Les transporteurs américains étaient d'avis que le fait de différer des augmentations des taux internationaux sans que les augmentations des taux intérieurs américains soient également différées créerait des conditions préférentielles pour les expéditeurs canadiens qui bénéficient de taux communs internationaux basés sur les clés de base des

as prevailed within Official Classification (U.S.A.) Territory.

6) A letter dated February 21, 1938, from the Beaver Wood Fibre Company Limited, to the Interstate Commerce Commission, referring to the 1934 Newsprint Decision and quoting therefrom a part of page 777:

> International rates from Canadian origins to destinations in the United States should be fairly related to rates from competing producing points in the latter.

Certainly, the term "fairly related" is subject to broad interpretation, but we interpret it as proof of the existence of some definite relationship.

7) A joint letter dated December 10, 1946, from the Canadian Freight Association and the Canadian Passenger Association, to the Board of Transport Commissioners and the Wartime Prices and Trade Board. This letter deals with international freight rates and the fact that, in order to preserve their continuity and to maintain them on a relative level with those applying within the United States, it was desirable and necessary that similar increases be granted in the Canadian portions of the said rates and at the same time.

8) An internal memo dated June 21, 1957 concerning a meeting between U.S. railroad personnel and Board of Transport Commissioners' staff. The memo contains a statement which reads "the U.S. carriers were of the opinion that to defer increases in international rates without similar deferment of domestic U.S. increases would create conditions of preference of Canadian shippers who enjoy joint international rates based on domestic U.S. rate bases. They cited, particularly, the movement southbound of newsprint paper, lumber, fruits, ores and other

taux intérieurs américains. Ils citaient, en particulier, les acheminements en direction sud de papier journal, de bois d'oeuvre, de fruits, de minerais et d'autres marchandises qui, aux États-Unis, entrent en concurrence avec des marchandises analogues d'expéditeurs intérieurs américains, et déclaraient qu'ils ne pouvaient imposer les majorations autorisées à leurs expéditeurs intérieurs tant qu'ils n'étaient pas en mesure d'appliquer des majorations semblables aux expéditions internationales.

9) Une lettre du président de la Canadian Freight Association adressée, en date du 30 décembre 1957, au secrétaire de la Commission des transports. Cette lettre soulignait qu'il importait de modifier simultanément les taux intérieurs américains et les taux communs internationaux, afin de maintenir la continuité de ces derniers et leurs correspondances. Le premier paragraphe de la page 3 est révélateur: [Traduction] "Toute différence de date d'entrée en vigueur des augmentations des taux internationaux au Canada et aux États-Unis aurait indubitablement les résultats indiqués par la Commission royale (Turgeon) pour des denrées telles que le bois d'oeuvre, la pâte de bois et le papier journal en provenance de la Colombie-Britannique, par rapport aux expéditions de la côte Pacifique nord des États-Unis vers l'est des États-Unis, lorsqu'existe une parité de taux..."

Le troisième paragraphe de la même page est à noter aussi:

> Toute la structure de taux de fret internationaux entre le Canada et les États-Unis est liée si étroitement aux taux publiés pour le transport entre des points situés aux États-Unis, que, si l'on tentait de les traiter différemment en ce qui concerne les majorations, cela pourrait fort bien mener à une complète perturbation de toute la structure tarifaire internationale. Cette structure tarifaire a été édifiée au fil des ans avec l'objectif d'encourager le libre mouvement du trafic entre les deux pays et en particulier celui des produits canadiens vendus sur les marchés des États-Unis, en

commodities which enter the United States in competition with similar commodities of domestic U.S. shippers and stated that they could not impose authorized increases on their domestic shippers until they were able to make similar increases on international shipments".

9) A letter dated December 30, 1957, from the Chairman of the Canadian Freight Association to the Secretary of the Board of Transport Commissioners. This letter stresses the importance of advancing U.S. domestic and joint international rates simultaneously in order to maintain the continuity of joint international rates and their rate relationships. The first paragraph on page 3 is revealing: "Any difference in the effective dates of international rate increases in Canada and the United States would undoubtedly have the results outlined by the Royal Commission (Turgeon) on such commodities as lumber, woodpulp and newsprint from British Columbia versus United States North Pacific Coast to Eastern United States, where rates are on a parity;..."

The third paragraph on this page is also noteworthy:

> The entire structure of international rates between Canada and United States is so closely interrelated with the rates published between points in the United States that any attempt to treat them differently in the matter of freight rate increases could very well lead to complete disruption of the entire international rate structure. This rate structure has been built up over the years with the objective of encouraging the free movement of traffic between the two countries and particularly Canadian products sold in the United States markets in competition with United

concurrence avec ceux des producteurs américains. Tout ce qui tendrait à introduire des perturbations serait sans aucun doute extrêmement préjudiciable aux intérêts des expéditeurs canadiens et à ceux des destinataires.

10) Le 17 janvier 1958, l'avocat du New York Central Railway System a écrit au secrétaire de la Commission des transports à Ottawa en se référant à la lettre susmentionnée de la Canadian Freight Association. Dans cette lettre du N.Y.C., il est dit que les chemins de fer américains sont entièrement d'accord avec ce qu'avance la C.F.A.

Il existe un certain nombre d'autres documents que l'on pourrait citer, mais il y en a un qui, pensons-nous, revêt un intérêt particulier. C'est un mémorandum du Directeur de la Division du Trafic, Commission des transports, daté du 1er décembre 1965. Il donne des précisions sur une réunion tenue à Montréal le 22 novembre 1965 concernant l'établissement de taux pour le transport de pâte de bois en provenance d'une nouvelle usine située à Prince Albert (Saskatchewan) vers les États-Unis. À cette réunion participaient le Commissaire en chef et le Directeur du trafic de la Commission des transports, M.D. Gordon, président des Chemins de fer Nationaux du Canada, M. N.R. Crump, président du conseil d'administration du Canadien Pacifique, ainsi que M. A.H. Hart et M. J.M. Roberts, vice-présidents des deux grandes compagnies de chemin de fer. Les représentants des chemins de fer avaient clairement signifié à cette réunion qu'un facteur essentiel dans la négociation des tarifs de transport international de la pâte de bois en provenance de l'ouest du Canada était la concurrence entre usines canadiennes et américaines sur le marché, que la distance n'était pas toujours un facteur déterminant et que les taux de transport en provenance des points d'origine situés dans les deux pays étaient groupés. Ainsi, par exemple, les mêmes taux étaient appliqués pour les usines américaines et canadiennes situées à proximité de la côte dans les états de l'Oregon et de Washington ainsi que dans la province de Colombie-Britannique vers les destinations situées aux États-Unis. Il était clair, disait le Directeur, que la question des taux de fret internationaux était fort complexe et les chemins de fer canadiens estimaient que si l'on tentait de

States producers. Anything that would tend to disturb this would undoubtedly be most harmful to the interests of Canadian shippers and receivers.

10) On January 17, 1958, Counsel for the New York Central Railway System wrote to the Secretary, Board of Transport Commissioners, Ottawa, referring to the above-mentioned Canadian Freight Association letter. The N.Y.C. letter indicates that the United States lines fully concur in the C.F.A. submission.

There are a number of other documents that might be cited but, there was one more which we believe is of particular significance. This is a memorandum dated December 1, 1965, and prepared by the Director of Traffic, Traffic Department, Board of Transport Commissioners. It details a meeting held in Montreal on November 22, 1965, concerning the establishment of freight rates to cover movement of woodpulp into the United States from a new mill at Prince Albert, Sask. In attendance were both the Chief Commissioner and the Director of Traffic, Board of Transport Commissioners; Mr. Donald Gordon, President of Canadian National Railways; Mr. N.R. Crump, Chairman of the Board of Canadian Pacific; and Messrs. A.H. Hart and J.M. Roberts, respective Vice-Presidents of the two major railways. The railway respresentatives indicated quite clearly at this meeting that important factors in the negotiation of international rates on woodpulp from western Canada were the market competition of Canadian and United States mills, that mileage is not always a controlling factor, and that rates from origins in both countries were grouped. For example, U.S. and Canadian mills located along the coast in the States of Oregon and Washington and the Province of British Columbia were accorded the same rates to United States destinations. It was apparent, said the Director, that the matter of international rates was a most complex matter and the Canadian railroads felt that any attempt to depart from the accepted railway procedures and practices in the establishment of international rates on woodpulp might have far-reaching effects, not only for woodpulp but other commodities as well.

s'écarter des procédures et des usages admis par les chemins de fer dans l'établissement des taux de transport international de la pâte de bois, cela risquait d'avoir des incidences d'une grande portée, non seulement pour la pâte de bois mais aussi pour d'autres denrées.

Un fait qui paraît incontestable est que, tant au Canada qu'aux États-Unis, les usines à pâte de bois sont réparties en zones ou groupées. Ainsi, un certain nombre d'usines d'une zone géographique déterminée bénéficient toutes des mêmes taux pour le transport de la pâte de bois vers les mêmes destinations. Ce fait, à son tour, soulève plusieurs questions qu'il faudrait résoudre:

1) Les groupes de l'ouest du Canada sont-ils identifiables?

2) Les groupes du nord-ouest des États-Unis sont-ils identifiables?

3) Avant les *ex parte 318/330*, existait-il un certain dénominateur commun entre ces groupes? Plus précisément, existait-il des taux communs de transport en provenance de certains groupes américains et canadiens vers des destinations similaires?

4) Ces groupes bénéficient-ils aujourd'hui de taux communs? Sinon, quelle est la différence?

Au cours de l'enquête qui a conduit à l'audition de la cause, l'équipe de la C.C.T. et les agents de tarification des chemins de fer ont produit conjointement un document contenant des taux et des distances, maintenant identifié comme "pièce RTC-2".

Les points d'origine qui figurent dans cette pièce représentent toutes les usines requérantes de l'ouest du Canada et toutes les principales usines concurrentes du nord-ouest des États-Unis. Les destinations sont les principales villes des territoires tarifaires Western Trunk Line, Official, Southern et Southwestern, choisies parce qu'elles reçoivent plus de 75% des expéditions de pâte de bois des usines requérantes.

En utilisant les 14 destinations situées aux États-Unis qui figurent dans la Pièce RTC-2, l'équipe de la C.C.T. a établi les données présentées dans l'Annexe III à la présente Décision,

One fact that appears to be beyond dispute is that, in both Canada and the United States, pulp mills are blanketed or grouped. For example, a number of mills in a particular geographical area all receive the benefit of the same woodpulp rates to the same destinations. This fact, in turn, raises several questions which should be resolved.

1) Are western Canadian groups identifiable?

2) Are northwestern United States groups identifiable?

3) Prior to *Ex Parte 318/330*, was there some common denominator between these groups? Specifically, were freight rates to similar destinations common from any U.S. and Canadian groups?

4) Do they enjoy common rates today? If not, what is the difference?

In the investigation leading up to the hearing of the case, C.T.C. staff and railway rates personnel combined to produce a rates and mileage document which is now identifiable as Exhibit RTC-2.

The origins shown in that statement represent all Applicant mills in western Canada and all major competing mills in the northwestern United States. Destinations are major cities in Western Trunk Line, Official, Southern and Southwestern Rate Territories, selected because they normally account for in excess of 75 percent of Applicant mills' woodpulp shipments.

Using the fourteen U.S. destinations found in RTC-2, C.T.C. staff produced data as contained in Appendix III of this Decision to show representative Canada/U.S. woodpulp rate com-

afin de montrer des comparaisons représentatives des taux de transport de la pâte de bois au Canada et aux États-Unis. On y voit le niveau des taux de transport en provenance des points d'origine canadiens et américains avant l'*ex parte 318* et les effets de toutes les majorations ultérieures, jusqu'au niveau actuel (*ex parte 357 A*).

Les destinations retenues aux États-Unis, par territoire tarifaire, sont les suivantes:

Official	Western Trunk Line	Southern	Southwestern
Bucksport, Maine	Grand Rapids, Minn.	Chapco, Ga.	Laredo, Tex.
Kalamazoo, Mich.	Green Bay, Wisc.	Pisgah Forest, N.C.	
Milford, N.J.	Tecumseh, Kan.		
Corinth, N.Y.	Sartell, Minn.		
Chillicothe, Ohio			
Mehoopany, Pa.			
Wachusett, Mass.			

Les points d'origine au Canada ont été choisis par groupement. C'est-à-dire que toutes les usines du groupe canadien avaient, et ont toujours, des taux communs. Tous les taux, des origines canadiennes et américaines, étaient également identiques (dollar pour dollar) avant la mise en application des *ex parte 318/330*. Avec l'influence des différentes majorations en pourcentages applicables à chacun des deux pays selon les *ex parte 318/330*, ainsi que des taux d'encouragement "sans augmentation" offerts aux États-Unis, les chiffres révèlent aujourd'hui des écarts s'étageant entre 1,80 et 3,20 dollars par tonne nette en faveur des usines américaines.

Questions liées au taux de change et à la surtaxe applicable au taux de transport

En ce qui concerne la vente aux États-Unis de pâte de bois du Canada, la question du taux de change revêt une importance considérable. En effet, les prix de vente des pâtes de bois sur le marché américain sont fixés en dollars des États-Unis par tonne. Ainsi, par exemple, lorsque la monnaie américaine est 17% au-dessus du pair, une tonne de pâte de bois du Canada vendue pour 340 dollars E.-U. rapporte en fait près de 410 dollars canadiens à l'usine qui la vend. Par contre, lorsque le dollar des États-

parisons. Rates are shown from Canada and U.S. origins at the pre *Ex Parte 318* level, and the effects of all subsequent increases have been detailed to the present (*Ex Parte 357-A*) level.

Selected U.S. destinations, by rate territory, are as follows:

Official	Western Trunk Line	Southern	Southwestern
Bucksport, Maine	Grand Rapids, Minn.	Chapco, Ga.	Laredo, Tex.
Kalamazoo, Mich.	Green Bay, Wisc.	Pisgah Forest, N.C.	
Milford, N.J.	Tecumseh, Kan.		
Corinth, N.Y.	Sartell, Minn.		
Chillicothe, Ohio			
Mehoopany, Pa.			
Wachusett, Mass.			

Canadian origins were selected by grouping. That is to say, all mills in the Canadian group had, and still do have, common rates. All rates, from both Canadian and U.S. origins, were also identical (on a dollar-for-dollar basis) prior to the implementation of *Ex Parte 318/330*. With the impact of different percentage increases applicable to each country under *Ex Parte 318/330*, plus "no increase" incentive rates being made available in the United States, the figures today reveal differentials ranging from $1.80 to $3.20 per net ton in favour of U.S. mills.

Matters Related to Currency Exchange and Freight Rate Surcharge

Insofar as sales of Canadian woodpulp in the United States are concerned, the question of currency exchange is of considerable importance. This is so because the selling price of Canadian woodpulp in the U.S. market is quoted in U.S. dollars per ton. For example, when U.S. currency is at a 17 percent premium, a ton of Canadian pulp which is sold for 340 U.S. dollars actually produces nearly $410 Canadian for the mill making the sale. By the same token, when U.S. currency is at a discount in relation to Ca-

Unis est en-dessous du pair par rapport au dollar canadien, les mêmes ventes de pâtes de bois produisent des dollars américains dépréciés.

D'après certains renseignements, les producteurs canadiens de pâte de bois ont réalisé ces deux dernières années des bénéfices considérables. Il a été estimé cependant que l'on pouvait attribuer au facteur change jusqu'à la moitié des gains réalisés au cours de cette période. Les producteurs eux-mêmes donnent l'impression que c'est une aubaine passagère, une situation plutôt inhabituelle dont personne ne peut raisonnablement prévoir la durée. Il semble, en outre, que l'on s'accorde à dire que les fluctuations de change ne peuvent être exactement prévues. Le seul point sur lequel on s'entend est que l'écart entre les monnaies américaine et canadienne est trop grand et qu'il se réduira au bout d'un certain temps.

La pièce A-7 présentée par les requérants donne les moyennes mensuelles des taux de change du dollar canadien en dollars américains depuis 1912. Il en ressort que la situation actuelle n'est pas exceptionnelle dans l'histoire du Canada. Le dollar canadien valait un peu moins de 84 cents des États-Unis en 1920-21, 80 cents en 1931, environ 90 cents pendant la deuxième guerre mondiale et 92,5 cents entre 1962 et 1970. Au cours de ces périodes, les mêmes chances qu'aujourd'hui s'offraient aux manufacturiers et aux producteurs de toutes les marchandises d'exportation du Canada. Et, en toute probabilité, ils en profitaient en sachant que le taux de change reviendrait en définitive à la parité. Comme le montre la pièce A-7, les deux monnaies ont été approximativement à parité, ou bien le dollar canadien était légèrement au-dessus du pair, en dehors des périodes susmentionnées.

L'idée d'une surtaxe liée au taux de change est apparue en 1921 à la suite de plaintes des transporteurs canadiens à la Commission des transports par chemin de fer. À l'époque, la monnaie américaine était sensiblement au-dessus du pair et les transporteurs des États-Unis exigeaient que les comptes soient réglés en dollars des États-Unis. Ainsi, sur les transports d'entier parcours payés anticipativement au Canada en dollars canadiens, les transporteurs du Canada subissaient de sérieuses pertes de recettes.

nadian currency, these same pulp sales produce discounted U.S. dollars.

Indications are that Canadian woodpulp producers, in the past two years, have enjoyed substantial profits. However, estimates have been made that up to half of all gains during this time were due to the exchange factor. The producers themselves convey the impression that this is a windfall, a somewhat unusual situation the duration of which no one can reasonably forecast. Further, there seems to be general agreement that currency exchange fluctuations cannot be predicted with accuracy. The only consensus is that the spread between U.S. and Canadian currencies is too wide and that this gap will eventually diminish.

Applicants' Exhibit A-7 provides monthly average exchange rates of the Canadian dollar, in terms of the U.S. dollar, since 1912. From this document, it can be observed that, in the history of Canada, the present situation is not unique. The Canadian dollar was near 84 cents U.S. in 1920-1921, at 80 cents U.S. in 1931, nearly 90 cents U.S. during World War II and again in 1951 and at 92.5 cents U.S. from 1962-70. During these periods, the same opportunities presented themselves to Canadian manufacturers and producers of all export products as are available today. And these opportunities were, in all likelihood, taken advantage of in the knowledge that the exchange rate would ultimately return to par. As revealed in Exhibit A-7, during the years other than those herein above indicated, the exchange rate was near par or Canadian currency was at a slight premium.

The currency exchange surcharge concept was introduced in 1921 as a result of complaints by Canadian carriers to the Board of Railway Commissioners. At this time, U.S. currency was at a substantial premium, and U.S. carriers were demanding settlement of their accounts in U.S. currency. Thus, on through movements prepaid in Canada in Canadian funds, Canadian carriers were suffering serious revenue losses.

C'est pourquoi la Commission des transports par chemin de fer a rendu, le 13 janvier 1921, le jugement dit "du taux de change", entré en vigueur le 14 janvier 1921 en vertu de l'*ordonnance générale de la Commission nº 326*. En vertu de cet arrangement, lorsque la monnaie américaine était au-dessus du pair par rapport à la monnaie canadienne, les frais de transport payés anticipativement au Canada étaient majorés d'une surtaxe. Cette surtaxe est fixée deux fois par mois à 60% du taux de change existant. On était arrivé au chiffre de 60% à la suite d'études effectuées pour déterminer la longueur moyenne de l'acheminement réalisé par les transporteurs américains et par les transporteurs canadiens respectivement dans le trafic international. Le tarif où ont été publiés les règles et les règlements concernant la surtaxe applicable aux taux de fret est le tarif *Canadian Freight Association nº 16-G*, C.T.C. (F) nº 1643.

As a result, the Board of Railway Commissioners handed down the "Rate of Exchange" judgement dated January 13, 1921, which then came into effect by *Board's General Order No. 326* of January 14, 1921. Under this arrangement, when U.S. funds are at a premium in relation to Canadian funds, freight charges prepaid in Canada are increased by a surcharge. This surcharge is fixed twice monthly at sixty percent of the existing rate of exchange. The sixty percent was arrived at after studies were made to determine the average length of haul performed by U.S. and Canadian carriers on international traffic. The tariff publishing the rules and regulations with respect to freight rate surcharge is *Canadian Freight Association Tariff No. 16-G*, C.T.C.(F) No. 1643.

Pour résumer, avant la mise en application de la réglementation relative à la surtaxe liée au taux de change, les chemins de fer canadiens étaient forcés de supporter la différence de change pour la partie américaine du taux. Si les frais de transport étaient payés anticipativement, le montant total des frais d'expédition était payé au transport canadien en dollars canadiens. Le transport canadien devait, à son tour, acheter des dollars des États-Unis pour remettre aux transporteurs américains en dollars des États-Unis la part qui leur revenait. Ce coût additionnel venait grever la part des recettes qui revenait au transporteur canadien.

To review briefly, prior to the implementation of the currency exchange surcharge regulations, Canadian railways had been forced to absorb the exchange on the American portion of the rate. The total freight charges, if prepaid, were tendered to the Canadian carrier in Canadian dollars. The Canadian carrier, in turn, had to purchase U.S. dollars in order to provide the American carriers involved with their correct proportion in U.S. currency. This additional cost was absorbed from the portion of the revenue accruing to the Canadian carrier.

La réglementation relative à la surtaxe liée aux taux de change devait permettre de percevoir assez de fonds supplémentaires pour assurer que les chemins de fer canadiens reçoivent leur juste part en monnaie canadienne et les mettre en mesure de verser en dollars E.-U. aux chemins de fer américains la partie américaine du parcours. Cela assure une "sauvegarde" aux chemins de fer canadiens. L'intention n'était pas que les chemins de fer du Canada ou des États-Unis tirent un avantage financier de l'application de cette réglementation. Celle-ci est destinée à protéger les chemins de fer du risque d'effets néfastes d'une dépréciation de la monnaie canadienne. En même temps, on peut soutenir que cette réglementation refuse tout gain fortuit aux chemins de fer canadiens dans une

The currency exchange surcharge regulations exist in order to secure sufficient additional money to ensure that Canadian railways receive their fair proportion in Canadian funds and place them in a position to pay the American portion in U.S. funds. In this way, they provide a "hedge" to the Canadian railways. It was not intended that the railways of either Canada or the United States should benefit financially from the application of these exchange regulations. They are intended to protect the railways from the possible ill effects of the depreciated Canadian currency. At the same time, it can be argued that these regulations deny Canadian railroads any fortuitous gain in a situation where Canadian currency is at a premium, inasmuch as they are then required to grant a

situation où la monnaie canadienne serait au-dessus du pair, puisqu'ils seraient alors obligés d'accorder une remise de 60% des taux de change sur les transports internationaux payés anticipativement au Canada.

On trouve dans le témoignage de M. Clough, témoin des intimés, à la page 1 de l'Annexe 1, les taux de change réels de la période du 1er janvier 1976 au 15 octobre 1978. Il ressort de ces chiffres que, au 18 avril 1976, date du tarif *ex parte nº 318*, les dispositions en vigueur relatives à la surtaxe exigeaient en fait que le prix d'entier parcours soit réduit de 1%. Au 7 octobre, date du tarif *ex parte 330*, il devait être réduit de 2%. En effet, la monnaie canadienne était à l'époque au-dessus du pair par rapport à la monnaie américaine, avec un écart qui variait entre 1 1/8% et 2 11/16%.

Au 1er juillet 1978, date choisie par le témoin des intimés M. Brown pour arrêter les preuves qu'il a présentées en matière de taux de fret, la situation avait changé radicalement en ce qui concerne le taux de change. Le dollar américain était 15 1/8% au-dessus du pair par rapport au dollar canadien. La surtaxe applicable au taux de transport était de 9%, c'est-à-dire que le prix du transport d'entier parcours payé anticipativement en monnaie canadienne était obligatoirement majoré de 9%. À la date de l'audience à Vancouver, l'écart en faveur de la monnaie américaine atteignait 18 à 19% et la surtaxe applicable au prix du taux de fret était de 11%.

La question soulevée par les requérants - à laquelle il ne semble pas qu'il y ait une réponse - concerne la date qu'il aurait été approprié de retenir pour les comparaisons de taux de fret du témoin Brown, si cette forme d'analyse est valable. Cette date a été mise en cause par les requérants, qui ont demandé la raison pour laquelle la date du 1er juillet 1978 avait été retenue. Il est vrai que cette date ne correspond apparemment à rien de significatif, du moins en ce qui concerne la présente cause. La méthode comparative appliquée par le témoin Brown pour 2508 paires de points d'origine et de points de destination a donné 48,5% de cas où les taux américains sont plus bas et 51,5% de cas où ce sont les taux canadiens qui sont plus bas.

Comme nous l'avons vu, les requérants ont affirmé que la date du 1er juillet était loin d'être aussi pertinente que, par exemple, celle du 18

discount of 60 percent of the exchange rate on international traffic prepaid in Canada.

In the evidence of Respondents' witness Clough, at page 1 of Appendix 1, are shown the actual exchange rates which prevailed during the period January 1, 1976 to October 15, 1978. From these figures, it will be seen that, as of April 18th, 1976, the date of *Ex Parte No. 318*, the freight surcharge in effect required through charges to be reduced by 1 percent. By October 7th, the date of *Ex Parte 330*, these charges were to be reduced by 2 percent. This reflected the fact that Canadian currency, at this time, was at a premium in relation to U.S. funds, ranging from 1 1/8 percent to 2 11/16 percent.

By July 1, 1978, the date chosen by Respondents' witness Brown for his rate evidence as submitted, the currency exchange situation had changed dramatically. United States currency stood at a 15 1/8 percent premium over Canadian currency. The effective freight surcharge was 9 percent, meaning that through charges prepaid in Canadian funds required to be increased by an additional 9 percent. And as of the Hearing date of this Application in Vancouver, the U.S. currency premium was between 18 and 19 percent, with the freight surcharge at 11 percent.

The question raised by the Applicants, and one to which there does not seem to be an answer, concerns the appropriate date which should have been selected for witness Brown's rate comparison, if this form of analysis is valid. This was questioned by the Applicants, and they have asked why July 1, 1978, was chosen. It is true that there does not seem to be anything significant about this date, at least insofar as this case is concerned. Under the method of comparison used by witness Brown for 2,508 origin/destination pairs, in 48.5 percent of the cases, the U.S. rates are lower and in 51.5 percent of the cases, the Canadian rates are lower.

As indicated, the Applicants have argued that July 1 is not nearly as relevant as, for example, April 18, 1976, the effective date of *Ex*

avril 1976, date d'entrée en vigueur de l'*ex parte 318*. À cette date, où la monnaie canadienne était en fait 1,4% au-dessus du pair, les requérants ont présenté des chiffres montrant que les taux canadiens n'étaient inférieurs aux taux américains que dans 12,2% des cas seulement.

Le tableau suivant illustre l'application de taux de change différents aux 2508 comparaisons de taux de fret canadiens et américains, selon la méthode proposée par le témoin Brown, témoin des intimés (Annexe 6, 31 octobre 1978):

Taux de change	Nombre de taux de fret américains plus bas	Taux de fret identiques	Nombre de taux de fret canadiens plus bas
Dollar canadien 1,4% au-dessus du pair	2202 (87.8%)	0	306 (12.2%)
Pair	1968 (78.5%)	234 (9.3%)	306 (12.2%)
Dollar américain 5% au-dessus du pair	1803 (71.9%)	10 (0.4%)	605 (27.7%)
Dollar américain 10% au-dessus du pair	1304 (52.0%)	0	1204 (48.0%)
Dollar américain 12.375% au-dessus du pair	1217 (48.5%)	0	1291 (51.5%)
Dollar américain 12.5% au-dessus du pair	1203 (48.0%)	0	1305 (52.07%)

*Niveau utilisé par les intimés.

Une comparaison de ce type comporte le choix de points d'origine, au Canada et aux États-Unis, pour lesquels les taux de fret vers les principales destinations, dans l'est des États-Unis, étaient auparavant identiques. Le taux commun d'entier parcours pour le transport international, au nouveau niveau des *ex parte 318/330*, est alors accru de la surtaxe applicable. Le taux intérieur américain, plus bas, également au nouveau niveau des *ex parte 318/330*, est relevé par application de taux de change approprié. On procède alors à une nouvelle comparaison, dollar pour dollar.

Parte 318. On this day using witness Brown's method and the fact that Canadian funds were actually at a 1.4 percent premium, the Applicants produced figures that show Canadian rates lower than U.S. rates in only 12.2 percent of the cases.

The following table illustrates the 2,508 Canadian/U.S. rate comparisons at various exchange levels and utilizing the procedure suggested by Respondents' witness Brown (Appendix 6, October 31, 1978):

Currency Exchange Rates	No. of U.S. Rates Lower	Rates Same	No. of Canadian Rates Lower
Canadian 1.4% Premium	2202 (87.8%)	0	306 (12.2%)
Par	1968 (78.5%)	234 (9.3%)	306 (12.2%)
U.S. 5% Premium	1803 (71.9%)	10 (0.4%)	605 (27.7%)
U.S. 10% Premium	1304 (52.0%)	0	1204 (48.0%)
U.S.* 12.375% Premium	1217 (48.5%)	0	1291 (51.5%)
U.S. 12.5% Premium	1203 (48.0%)	0	1305 (52.07%)

*Level used by Respondents

This type of comparison involves the selection of Canadian/U.S. origins, formerly taking the same dollar-for-dollar freight rates to major eastern U.S. destinations. The joint international through rate, at the new *Ex Parte 318/330* level, is then increased by the appropriate freight surcharge. The lower U.S. domestic rate, also at the new *Ex Parte 318/330* level, is then increased by the appropriate currency exchange rate. At this point, a new dollar-for-dollar comparison is made.

Le Comité a passé pas mal de temps à s'interroger sur la logique, la pertinence et la justesse de cette argumentation en particulier. Nous ne pouvons nous empêcher de penser que le 1er juillet 1978 est une date qui, dans cette affaire, n'est certainement pas plus significative qu'aucune autre depuis l'entrée en vigueur de l'*ex parte 318*, le 18 avril 1976. Comme on l'a fait remarquer, l'argument des requérants n'existait pas à la date d'entrée en vigueur de l'*ex parte 318*, vu la situation qui existait alors en matière de taux de change.

La question suivante nous vient à l'esprit; si l'argumentation des intimés relative au taux de change devait influencer la décision du Comité, et si la publication de la décision était différée, tandis que les monnaies canadienne et américaine revenaient entre temps au pair, ou redevenaient proches du pair, comment une telle décision pourrait-elle se défendre?

Le Comité émet des réserves quant à savoir s'il est juste et valable de mettre en relief une situation qui, dans une perspective historique, est d'une durée indéfinie et peut, en fait, changer d'un jour à l'autre. Il s'agit d'une situation économique qui peut à tout moment avoir des incidences défavorables ou favorables sur l'industrie canadienne des pâtes et papiers, mais contre laquelle les chemins de fer canadiens sont constamment protégés, pour ce qui est des tarifs marchandises.

Refus de participation et retour à la situation initiale, de la part des chemins de fer américains

Tant lors de l'audience à Vancouver qu'à nouveau au cours des plaidoiries à Ottawa, il y a eu de longs débats et un certain nombre de questions ont été posées en ce qui a trait au fait que certaines compagnies de chemin de fer de l'ouest des États-Unis n'ont pas voulu donner leur adhésion à la majoration de 7% initialement proposée selon l'*ex parte 318*.

M. J.M. Souby, Jr., président et avocat du Comité exécutif de la Western Railroad Traffic Association, a présenté quelques observations concernant l'*ex parte 318* en soutenant devant l'Interstate Commerce Commission, le 16 août 1976, une demande ultérieure d'augmentation. Il a dit que la Southern Pacific Transportation Co. et ses filiales, St. Louis Southern Ry. et

The Committee has spent a good deal of time wondering about the logic, the relevance and the fairness of this particular argument. We cannot help believing that July 1, 1978, is a date of certainly no more significance in this case than any other since the coming into effect of *Ex Parte 318* on April 18, 1976. As has been pointed out, Respondents' argument did not exist as of the effective date of *Ex Parte 318* because of the currency exchange situation at that time.

The following question occurs to us: if the Committee's decision were to be influenced by the Respondents' currency exchange argument, and if the issuance of the decision were to be delayed, and in the interim Canadian and U.S. currencies were to move back to or close to par, how could such a decision be defended?

The Committee has reservations as to the fairness and validity of placing emphasis on a situation which, historically, is of indefinite duration and, indeed, may vary from day-to-day. This is an economic condition which may affect the Canadian pulp and paper industry adversely or favourably at any prticular time, but it is one from which, in freight rate terms, the Canadian railways are, at all times, shielded.

American Railroads Flag-Out/Roll-Back

There was, both at the Hearing in Vancouver and again during argument in Ottawa, considerable discussion and a number of questions raised related to the fact that certain western United States railway lines would not join in the originally proposed *Ex Parte 318* increase of 7 percent.

Mr. J.M. Souby, Jr., Chairman and Counsel of the Executive Committee, Western Railroad Traffic Association, in the process of supporting a subsequent increase request before the Interstate Commerce Commission on August 16, 1976, offered some comments concerning Ex *Parte 318*. He said that the Southern Pacific Transportation Co. and its affiliates, St. Louis

Northwestern Pacific Railroad, refusaient d'adhérer à l'augmentation de 7% proposée en vertu de l'*ex parte 318*. Cela aurait créé, a-t-il dit, une situation concurrentielle impossible pour les autres sociétés ferroviaires de l'ouest des États-Unis. Cela l'amenait à conclure qu'eux non plus ne pourraient appliquer une majoration. Les chemins de fer canadiens, par contre, avaient appliqué intégralement la majoration de 7%.

Le 7 octobre 1976, l'*ex parte 330* entrait en vigueur. Il annulait l'*ex parte 318* et mettait en vigueur une augmentation de 5% à laquelle tous les chemins de fer de l'ouest des États-Unis consentirent. Par la suite, le 12 mars 1977, des réductions de 5% et 2% ont été accordées, respectivement, sur les wagons complets américains de 150 000 lbs et plus et sur les wagons complets de moins de 150 000 lbs.

À partir du 7 octobre 1976, par ailleurs, les points d'origine de l'ouest du Canada ont été soumis à une majoration de 7%, indépendamment du poids de l'expédition.

Dès lors, cela explique la situation en ce qui a trait au "roll back" (rétablissement de la situation initiale) décidé par les transporteurs américains, action que n'ont pas imitée les transporteurs canadiens et qui, en 1976, a entraîné les disparités de taux de fret qui font l'objet de la plainte.

Le Comité a cherché d'autre part à obtenir certains renseignements de l'avocat des Eastern Railroads, en ce qui concerne les raisons pour lesquelles certains transporteurs de l'ouest des États-Unis n'avaient pas adopté la hausse de 7% des taux de fret prévue par les *ex parte 318/330*. À l'audience, il a été dit que l'on cherchait ainsi à maintenir des taux de transport des points d'origine de l'ouest des États-Unis vers les marchés de l'est des États-Unis plus compétitifs par rapport aux taux des origines du sud des États-Unis vers la même zone de destination. Cela semblait être une explication raisonnable, si l'on considérait que la majoration *ex parte 318* était initialement fixée, en provenance du Southern Territory, à 3% et 0% pour les wagons de 150 000 lbs et plus; ces mêmes pourcentages avaient été reportés et étaient entrés en vigueur avec l'*ex parte 330*.

Dans une correspondance reçue récemment, l'avocat des Eastern Railroads affirme que l'ac-

Southern Ry. and Northwestern Pacific Railroad, refused to join in the 7 percent increase as proposed under *Ex Parte 318*. This would, he said, have created an impossible competitive situation for the other U.S. western railroads and it caused them to conclude that they, also, could not apply an increase. Canadian railroads, on the other hand, implemented the full 7 percent increase.

On October 7, 1976, *Ex Parte 330* came into effect. This tariff cancelled *Ex Parte 318* and implemented an increase of 5 percent which all U.S. western roads agreed to. Subsequently, on March 12, 1977, a 5 percent reduction was allowed on U.S. carloads weighing 150,000 lbs. and over and a 2 percent reduction on carloads weighing under 150,000 lbs.

From October 7, 1976, western Canadian origins, on the other hand, were subjected to a 7 percent increase, regardless of the weight of the shipment.

This, then, explains the situation as it relates to the so-called "roll-back" by United States carriers, an act not copied by Canadian carriers, and one which, in 1976, produced the rate disparities complained of.

The Committee also attempted to secure some indication from Counsel for Eastern Railroads as to the reason for certain western U.S. carriers not adopting the 7 percent freight rate increase under *Ex Parte 318/330*. During the Hearing, it was suggested that this was an attempt to keep rate levels from western U.S. origins to eastern U.S. markets more competitive with rates from southern origins to the same destination area. This seemed a reasonable explanation inasmuch as the *Ex Parte 318* increase from Southern Territory was initially set at 3 percent and 0 percent for 150,000 lbs. loads and heavier; these same percentages were carried over and came into effect with *Ex Parte 330*.

Correspondence recently received from Counsel for Eastern Railroads alleges that motor

tion des transporteurs de l'ouest des États-Unis, en matière de taux de fret, était motivée par la concurrence du transport routier. À la connaissance du Comité, il n'avait jamais été fait mention auparavant, dans cette procédure, de la concurrence du camionnage. Les requérants ont répondu que cette concurrence n'existait pas pour la pâte de bois et que la denrée pour laquelle existait une concurrence du camionnage, pour le transport en provenance du nord-ouest (Pacifique) des États-Unis était le bois d'oeuvre. L'avocat des requérants a soutenu aussi que si la concurrence du camionnage pour le transport du bois d'oeuvre était la raison du refus de participation des chemins de fer américains, alors que ses clients n'avaient pas connaissance de cette concurrence, cela n'avait, en soi, aucune signification en ce qui concernait la pâte de bois.

truck competition caused the rate action taken by the western U.S. carriers. No previous mention, to the best of the Committee's knowledge, was made of the motor truck competitive factor in these proceedings. Applicants responded to this claim by stating that no such competition exists on woodpulp and that the commodity subject to motor truck competition from the Pacific northwest of the United States is lumber. Counsel for the Applicants further submitted that, if motor truck competition on lumber occasioned the flagging out by the American railroads, of which competition his clients have no knowledge, this, in itself, is of no significance with respect to woodpulp.

À l'appui de ce qui précède, il est à noter que l'avocat des Eastern Railroads, dans sa correspondance, cite des pourcentages relatifs aux acheminements par camion de bois d'oeuvre (et non de pâte de bois) de l'ouest des États-Unis et de l'ouest du Canada vers la région centre-nord des États-Unis.

In support of the foregoing, it is noteworthy that Counsel for Eastern Railroads, in his correspondence, supplied percentage which show lumber (not woodpulp) movements by truck from the western U.S. and western Canada to the north central region of the United States.

Perte de marchés américains par les usines requérantes

Loss of U.S. Markets by Applicant Mills

En analysant la question de la possibilité de perte de marchés américains par les requérants, le Comité a pris en compte les éléments suivants: les données du rapport préliminaire de la CCT, les données publiées depuis l'audience (Reference Tables, 1978, Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, 32ième édition, octobre 1978 (provenant du Department of Commerce des États-Unis) et les preuves présentées par les requérants (Pièce A-9).

In analysing the issue of the possible loss of U.S. markets by the Applicants, the Committee referred to the following: data contained in the C.T.C. Preliminary Report, data pubished since the Hearing (Reference Table 1978, Canadian Pulp and Paper Association, 32nd edition, October 1978 (from U.S. Department of Commerce)), and to evidence introduced by the Applicants (Exhibit A-9).

L'examen de l'Annexe VIII au Rapport préliminaire de l'enquête menée par notre équipe, mise à jour par la publication de l'ACPPP (Reference Tables, 1978) révèle que les expéditions des usines canadiennes en 1976 et 1977 ont été supérieures à celles de 1975. La part des usines canadiennes sur le marché américain est passée à 6.8% en 1976 et 1977, en légère augmentation par rapport aux 6,5% de 1975.

An examination of Appendix VIII of the Preliminary Report 1978, of our staff investigation, updated by the C.P.P.A. publication Reference Tables 1978, reveals that shipments to the U.S. by Canadian mills in 1976 and 1977 were above the 1975 level. The Canadian mills' share of the U.S. market increased slightly to 6.8 percent in 1976 and 1977, compared to 6.5 percent in 1975.

Approvisionnement des États-Unis en Pâte de Bois Importations du Canada

Année	Milliers de tonnes	Pourcentage de l'approvisionnement total des États-Unis
1975	2 991	6,5
1976	3 579	6,8
1977	3 679	6,8

Source: *Rapport préliminaire de l'enquête de l'équipe de la C.C.T.*, Annexe VIII, Reference Tables 1978, A.C.P.P.P., octobre 1978, Tableau 29.

L'examen de l'Annexe IV(c) au rapport préliminaire, mise à jour par la pièce A-9 des requérants, révèle que les expéditions des usines requérantes vers les États-Unis ont été au-dessus du niveau de 1975 tant en 1976 qu'en 1977. On voit aussi que les expéditions des neuf premiers mois de 1978 ont été supérieures à celles de toute l'année 1975. La part des usines requérantes sur le marché américain a légèrement augmenté, passant de 2,6% en 1975 à 3,1% en 1976 et 2,8% en 1977. La part du marché en 1976 et 1977 correspond à la part (3%) qui était celle des usines requérantes pendant la période 1970-1974.

Approvisionnements des États-Unis en Pâte de Bois Expéditions des Usines Requérantes

Année	Milliers de tonnes	Pourcentage de l'approvisionnement total des États-Unis
1975	1 219	2,6
1976	1 632	3,1
1977	1 492	2,8
1978 (9 mois)	1 258	non disponible

Source: *Rapport préliminaire de l'enquête de l'équipe de la C.C.T.*, Annexe IV(c), pièce A-9 des requérants.

U.S. Woodpulp Supply Imports from Canada

Year	Tons (000's)	Percentage of Total U.S. Supply
1975	2,991	6.5
1976	3,579	6.8
1977	3,679	6.8

Source: *Preliminary Report of C.T.C. Staff Investigation*, Appendix VIII, Reference Tables 1978, C.P.P.A., October 1978, Table 29.

Examination of Appendix IV(c) of the Preliminary Report, updated by the Applicants Exhibit A-9, reveals that shipments to the U.S. by the Applicant mills were above the 1975 level in both 1976 and 1977. Also, shipments in the first nine months of 1978 were greater than the full twelve months of 1975. The Applicant mills' share of the U.S. market increased slightly from 2.6 percent in 1975 to 3.1 percent in 1976 and 2.8 percent in 1977. The market share in 1976 and 1977 is typical of the market share (3 percent) enjoyed by the Applicant mills in the 1970-1974 period.

U.S. Woodpulp Supply Shipments from Applicant Mills

Year	Tons (000's)	Percentage of Total U.S. Supply
1975	1,219	2.6
1976	1,632	3.1
1977	1,492	2.8
1978 (9 months)	1,258	Not Available

Source: *Preliminary Report of C.T.C. Staff Investigation*, Appendix IV(c), Applicants' Exhibit A-9.

Eu égard au fait que les expéditions des usines canadiennes vers les États-Unis ont augmenté depuis 1975 et au fait que la part des requérants n'a pas diminué depuis 1975, on pourrait conclure que, jusqu'à présent, la situation créée par le *tarif ex parte 318* n'a pas entraîné pour les requérants la perte de marchés américains.

Le Comité a entendu la déclaration du témoin Macdonald, cité par les requérants, selon laquelle les usines requérantes n'ont pas apporté de changements dans la commercialisation de leurs produits parce qu'ils étaient convaincus que la disparité en matière de taux de fret serait bientôt redressée.

Perte de tonnage par les chemins de fer canadiens

À part le fait que les usines canadiennes ne semblent pas avoir subi de perte de marchés américains pour la pâte de bois à cause de la situation tarifaire actuelle, le Comité a cherché à apprendre si les chemins de fer avaient peutêtre vu une réduction des tonnages de pâte de bois acheminés du fait des taux plus élevés.

Cette question avait d'abord retenu notre attention à l'audience de Vancouver, lorsqu'un groupe de témoins des requérants avait porté témoignage. Ce groupe comprenait M. H.R. Papushka en qualité de porte-parole, M. J.G. Black, M. D.G. Fox et M. R.J. Renwick. Lors de son deuxième interrogatoire par l'avocat des requérants, M. Papushka a parlé d'un tonnage estimatif de 20 000 tonnes de pâte de bois qui était précédemment acheminé annuellement par les chemins de fer canadiens mais qui était maintenant détourné via Seattle, au profit des transporteurs américains. D'après le témoin Papushka, le territoire de destination dont il s'agissait était celui dont il était question dans la requête et le détournement de tonnage était dû dans une large mesure à la différence des taux de fret entre les chemins de fer canadiens et américains.

Ce témoignage a été contesté par la suite à plusieurs reprises. Par exemple, l'avocat des intimés, Me. Rabin, en interrogeant le témoin R.P. Reid, a demandé:

> [Traduction] ...Certains doutes ont été émis au sujet du prétendu

In light of the evidence that shipments from Canadian mills to the U.S. have increased since 1975, and that the Applicant mills' share of the U.S. market has not decreased since 1975, one might conclude that the *Ex Parte 318* situation has not, to date, resulted in a loss of U.S. markets to the Applicants.

The Committee heard the statement of Applicants' witness Macdonald that no marketing changes have been made by the Applicant mills due to their belief that this rate disparity situation will be righted.

Loss of Tonnage by Canadian Railroads

Aside from the fact that Canadian mills do not appear to have suffered a loss of U.S. woodpulp markets because of the current rate situation, the Committee was interested in learning whether the Canadian railroads had perhaps seen some reduction in their woodpulp tonnage handled because of the higher rates.

This question first came to our attention at the hearing in Vancouver during evidence given by a panel of witnesses for the Applicants, consisting of Mr. H.R. Papushka as spokesman, Mr. J.G. Black, Mr. D.G. Fox, and Mr. R.J. Renwick. Mr. Papushka, under re-direct examination by Counsel for the Applicants, spoke of an estimated annual movement of twenty thousand tons of woodpulp which formerly moved over Canadian railroads but which now had been diverted via Seattle to U.S. rail carriers. Witness Papushka indicated that the destination territory involved was the territory dealt with in the Application, and that the diversion was largely due to the difference in freight rates between Canadian and United States lines.

This evidence was subsequently disputed on several occasions. For example, Respondents' Counsel Rabin, in direct examination of Respondents' witness R.P. Reid, asked:

> ...There was some question raised about the so-called diversion

détournement de 20 000 tonnes de pâte de bois en provenance de Duncan Bay; je pense que celui-ci a été mentionné dans le témoignage de M. Papushka. Pourriez-vous donner quelques précisions à ce propos?

Le témoin Reid a répondu:

[Traduction] Je ne sais pas si je suis le témoin compétent pour parler de cela ou à quel titre je pourrais le faire. Je n'ai pas de chiffres concrets, mais d'après mes renseignements (c'est-à-dire ce que je sais de l'exploitation à Duncan Bay), jamais 20 000 tonnes n'ont été expédiées de Duncan Bay vers le marché de cette région. Je ne possède cependant pas de chiffres. Je pense que les tonnages en provenance de Duncan Bay étaient bien inférieurs à 20 000 tonnes.

Après un plus ample échange de propos entre l'avocat des requérants, le jury et le témoin, celui-ci a ajouté:

En ordre de grandeur, je pense que les données montreraient que les quantités qui ont été expédiées dans le passé étaient de l'ordre de 10 000 tonnes.

Par la suite, l'équipe de la Commission a mené une enquête sur cette question en se mettant en rapport avec le Directeur du trafic de l'usine Crown Zellerbach de Duncan Bay, C.-B. Le taux de transport par chaland négocié par cette firme étant confidentiel, nous n'entendons pas révéler toutes les données qui nous ont été fournies. Cependant, voici la situation qui nous a été exposée:

La majeure partie de la production de pâte de bois de Duncan Bay est actuellement expédiée sur les marchés d'outremer. Cependant, l'usine a toujours un important marché américain, avec 20 000 à 30 000 tonnes expédiées chaque année vers des destinations situées dans l'est des États-Unis. Pour atteindre les transporteurs ferroviaires afin d'être expédié vers l'intérieur, ce tonnage doit d'abord être expédié par chalands à Vancouver ou Seattle/ Tacoma.

of 20,000 tons of woodpulp originating at Duncan Bay; I believe this was mentioned in Mr. Papushka's testimony. Would you please give some elaboration on that?

Witness Reid replied:

I don't know if I am the appropriate witness, or whatever I am, to be talking about that. My information - and I don't have any hard numbers to back it up - my information is (from what I know about the Duncan Bay operation) that there was never 20,000 tons moving from Duncan Bay to that market area. But I don't have any numbers available. I believe the tonnages that were originating at Duncan Bay were significantly lower than 20,000 tons.

After some further exchanges among Counsel for the Applicants, the Bench, and the witness, the latter added:

In order of magnitude, I believe that data would show that it is somewhere in the vicinity of 10,000 tons that has been moving in the past.

Subsequently, Commission staff conducted an investigation of this matter by contacting the Traffic Manager of the Crown Zellerbach mill at Duncan Bay, B.C. Because the barge rate which this firm has negotiated is confidential, we do not propose to reveal all specific data provided. However, the following is the situation as described to us:

The bulk of Duncan Bay woodpulp production now moves to overseas markets. However, the mill still has a substantial U.S. market, with between 20,000 and 30,000 tons shipped annually to destination in the eastern states. In order to reach rail carriers for furtherance inland, this tonnage must first be barged to either Vancouver or Seattle/Tacoma. In 1976, to the aforementioned destinations, the equivalent of 160 carloads representing 39 percent of the total

En 1976, pour les destinations susmentionnées, l'équivalent de 160 wagons complets, représentant 39% du total, a été détourné via Seattle. En 1977, le trafic détourné représentait 257 wagons complets, soit 52%. Pour 1978, le trafic jusqu'au début de décembre représentait l'équivalent de 350 wagons complets, soit 89%. Le tonnage exact pour 1978, selon les données de Crown Zellerbach, atteignait au total 21 560 tonnes.

Il est signalé au Comité que, via Vancouver, ce trafic est soumis à des frais de port supplémentaires, notamment des frais de déchargement distincts, en plus des nouveaux taux de fret ferroviaires majorés, tandis que via Seattle le déchargement des chalands est exécuté par l'équipage des remorqueurs, dans le cadre du nouveau tarif chaland négocié récemment.

Il en résulte que le coût de l'expédition via Seattle est inférieur de près de un dollar par tonne au coût via Vancouver, même si le transport ferroviaire via Seattle jusqu'à destination doit être payé en dollars des États-Unis. En résumé, la comparaison s'établit comme suit:

1. L'acheminement via Vancouver comporte des coûts séparés de déchargement des chalands et un taux de fret plus élevé (majoré de la surtaxe appropriée, liée au taux de change).

2. L'acheminement via Seattle comporte des coûts de déchargement qui sont compris dans le prix du transport par chaland et un taux de fret moins élevé (à payer en dollars des États-Unis).

Il a été estimé que l'avantage de l'acheminement via Seattle dépasserait trois dollars par tonne si les monnaies canadienne et américaine devaient revenir au pair.

La décision de Crown Zellerbach en faveur de l'acheminement via Seattle est basée sur l'analyse ci-dessus des éléments de coût.

Cependant, notre analyse (basée sur les données confidentielles qui nous ont été communiquées) révèle ce qui suit: une combinaison des taux de change existants des monnaies canadienne et américaine et une peréquation (dollar pour dollar) des taux de fret Vancouver/ Seattle pour la pâte de bois pourraient compenser le supplément de coût de l'utilisation du port de

were diverted via Seattle. In 1977, this diversion amounted to 257 carloads representing 52 percent. And for 1978, traffic to the early part of December was equal to 350 carloads representing 89 percent. The exact tonnage for 1978, as provided by Crown Zellerbach, totalled 21,560 tons.

The Committee is advised that, via Vancouver, this movement must absorb extra port costs, including separate unloading costs, plus the new increased rail rates, whereas via Seattle, unloading from barge is performed by the tug crew as part of the newly-negotiated barge rate.

The result is that the shipper cost via Seattle is almost $1.00 per ton less than via Vancouver, even though via Seattle the rail rate to destination has to be paid in U.S. currency. In summary, the comparison is as follows:

1. Movement via Vancouver incurs separate barge unloading cost and a higher freight rate (increased by the appropriate currency exchange surcharge).

2. Movement via Seattle entails an unloading cost that is included in the barge rate and a lower freight rate (which must be paid in U.S. currency).

It is estimated that if Canadian and U.S. currencies were to return to par, the advantage via Seattle would exceed $3.00 per ton.

Crown Zellerbach's decision to favour the Seattle gateway was based on the foregoing analysis of cost factors.

However, our analysis (based on confidential data supplied to us) reveals the following: a combination of existing Canada - U.S. currency exchange levels and an equalization (dollar-for-dollar) of the Vancouver/Seattle rail rates on woodpulp could offset the additional Vancouver port cost which averages $3.00 per ton. Had the foregoing occurred, the movement via Vancouver

Vancouver, qui est en moyenne de 3,00 dollars par tonne. Si l'on y avait recouru, l'acheminement via Vancouver serait resté compétitif avec l'acheminement via Seattle/Tacoma.

Majorations ex parte des taux de transport après les ex parte 318/330

Ultérieurement à la date d'entrée en vigueur des tarifs *ex parte 318* (18 avril 1976) et *330* (7 octobre 1976), il y a eu quatre nouvelles majorations *ex parte* des taux de fret applicables aux transports de pâte de bois de points d'origine concurrents de l'ouest du Canada et du nord-ouest des États-Unis vers des destinations situées dans les principaux territoires tarifaires des États-Unis. On trouvera ci-dessous des précisions concernant ces tarifs de majoration, leurs dates d'entrée en vigueur, les pourcentages applicables, etc.:

Ex parte 336, entré en vigueur le 7 janvier 1977

Territoire de destination	Pourcentage de majoration applicable en provenance de l'ouest du Canada	Pourcentage de majoration applicable en provenance du nord-ouest des États-Unis
Official	4%	4%
Western Trunk Line	4%	4%
Southern	4%	4%
Southwestern	4%	4%

Ex parte 343, entré en vigueur le 30 novembre 1977

Official	5%	5%
Western Trunk Line	5%	5%
Southern	5%	5%
Southwestern	5%	5%

Ex parte 349, entré en vigueur le 17 juin 1978

Official	4%	4%
Western Trunk Line	4%	4%
Southern	2%	2%
Southwestern	4%	4%

would have remained competitive with Seattle/Tacoma.

Ex Parte Freight Rate Increases Subsequent to Ex-318/Ex-330

Subsequently to the effective date of *Ex Parte 318* on April 18, 1976, and *Ex Parte 330* on October 7, 1976, there have been four additional *ex parte* freight rate increases which apply to woodpulp traffic moving from competing origins in western Canada and the northwestern United States to destinations in major rate territories in the United States. These increased tariffs, effective dates, applicable percentages, etc. are as detailed below:

Ex Parte 336, effective January 7, 1977

Destination Territory	Applicable % increase ex Western Canada	Applicable % increase ex Northwestern U.S.A.
Official	4%	4%
Western Trunk Line	4%	4%
Southern	4%	4%
Southwestern	4%	4%

Ex Parte 343, effective November 30, 1977

Official	5%	5%
Western Trunk Line	5%	5%
Southern	5%	5%
Southwestern	5%	5%

Ex Parte 349, effective June 17, 1978

Official	4%	4%
Western Trunk Line	4%	4%
Southern	2%	2%
Southwestern	4%	4%

Ex parte 357-A, entré en vigueur le 15 décembre 1978

Official	7%	7%
Western Trunk Line	7%	7%
Southern	7%	7%
Southwestern	7%	7%

Il ressort de ce qui précède que, depuis la majoration tarifaire de 1976 qui est à l'origine des griefs, quatre majorations *ex parte* ultérieures ont été appliquées de façon uniforme au trafic de pâte de bois acheminé des usines de l'ouest du Canada et du nord-ouest (Pacifique) des États-Unis vers les territoires Official, Western Trunk Line, Southern et Southwestern aux États-Unis.

L'égalité de traitement accordée aux usines canadiennes en vertu de ces quatre tarifs de majoration revient à un retour, de la part des transporteurs canadiens, à l'usage qui avait existé pendant près de soixante ans jusqu'à 1976. Cependant, lors de l'audience à Vancouver, les témoins cités par les chemins de fer intimés ont nié qu'il soit de leur intention d'appliquer à l'avenir au trafic ayant son origine au Canada les mêmes niveaux d'augmentation qui seraient applicables au trafic ayant son origine aux États-Unis. Pour donner un exemple, l'avocat des requérants Me. Rothstein a posé les questions suivantes au témoin Brown, des intimés:

> [Traduction] ...M. Brown, la position du C.P. et du C.N. est-elle que, à l'avenir, les modifications des taux marchandises seront appliquées de façon uniforme au groupe des requérants et à ses concurrents bien définis du nord-ouest vers les destinations de l'est des États-Unis?

La réponse de M. Brown a été *Non, Maître.*

Plus tard, l'avocat des requérants, Me. Foran, a posé au témoin des intimés M. Lawless la question que voici:

> [Traduction] ...M. Lawless, votre politique est-elle que, désormais, les taux de fret communs d'entier parcours pour le transport international de la pâte de bois de l'ouest du Canada vers l'est des États-Unis

Ex Parte 357-A, effective December 15, 1978

Official	7%	7%
Western Trunk Line	7%	7%
Southern	7%	7%
Southwestern	7%	7%

The foregoing illustrates that, since the rate increase situation in 1976 which forms the basis of this complaint, four subsequent *ex parte* increases have been applied uniformly to woodpulp traffic moving from western Canadian mills and mills in the U.S. Pacific northwest, destined Official, Western Trunk Line, Southern, and Southwestern territories in the United States.

The equal treatment accorded Canadian mills under these four increased tariffs is tantamount to a return, by the Canadian carriers, to the practice in effect for nearly sixty years prior to 1976. However, at the Hearing in Vancouver, witnesses for the Respondent railways denied that it was their intention to assess the same increase levels in future on traffic originated in Canada as would be applicable to U.S. origins. For example, Applicants' Counsel Rothstein posed the following questions to Respondents' witness Brown:

> ...Mr. Brown, is it the position of the CP and CN that, in the future, freight rate changes will be applied uniformly between the Applicant group and its specific northwest competitors to Eastern United States destinations?

Mr. Brown's answer was *No sir.*

Later, Applicants' Counsel Foran, asked Respondents' witness Lawless, this question:

> ...Mr. Lawless, is it your policy that, from this time on, the international joint through rates on woodpulp from western Canada to eastern United States will be altered uniformly with the transconti-

seront modifiés de façon uniforme avec les taux transcontinentaux, du nord-ouest des États-Unis vers les mêmes marchés?

M. Lawless a répondu comme suit:

[Traduction] Non, telle n'est pas notre politique. Je crois avoir essayé de vous expliquer - et pour que ce soit bien clair je vais tenter de le faire de nouveau - que notre politique sera, comme elle l'a été précédemment, de continuer d'examiner toute situation qui sera portée à notre attention ou qui ressortira avec évidence de nos propres enquêtes internes, de nos propres études, de nos propres travaux de recherche et développement, et nos décisions, comme précédemment, seront fondées sur ce principe.

Le Comité pourrait déduire de ces deux réponses que, même si les quatre majorations *ex parte* subséquentes ont été appliquées de façon uniforme aux taux communs internationaux et aux taux intérieurs américains de transport des pâtes de bois, c'était peut-être délibéré ou peut-être une simple coincidence, mais sans que cela représente une intention signifiée ou une politique générale des transporteurs canadiens en ce qui concerne les futures majorations *ex parte* des taux de fret.

Les intimés ont promis aussi de répondre à la question du Comité concernant la raison pour laquelle, si les besoins de recettes les avaient amenés à s'écarter d'une application uniforme des majorations dans le cas des *ex parte 318/330*, les taux communs internationaux et les taux intérieurs américains de transport des pâtes de bois avaient été traités de façon identique dans le cas des quatre majorations *ex parte* ultérieures, mentionnées ci-dessus.

Par la suite, le Comité a reçu à ce propos une réponse commune des avocats des deux chemins de fer. Ils adoptaient la position suivante: dans le cas des *ex parte 318/330*, l'entente préalable avec les transporteurs américains était que la majoration serait de 7%. Cette entente préalable est une procédure habituelle. Si les chemins de fer canadiens avaient ultérieurement renoncé à la majoration de 7%, ou imité le retour des transnental rates from the northwestern United States to the same markets?

Mr. Lawless replied as follows:

No, that is not our policy. I think I have tried to explain to you - and for the sake of clarity I will try again - that our policy will be, as it has been in the past, to continue to examine every situation that is either brought to our attention or that is made evident through our own internal investigation, our own studies, our own research and development, and our decisions will be based, as they have been in the past, on that premise.

The Committee would infer from these two replies that, even though the four subsequent *ex parte* increases described above were applied uniformly to both joint international and U.S. domestic woodpulp rates, this was perhaps deliberate or perhaps coincidental but by no means represents any sort of a signified intention or policy of the Canadian carriers in regard to future *ex parte* freight rate increases.

The Respondents also promised to answer the Committee's question as to why, if revenue needs caused the deviation from uniform application of freight rate increases in the case of *Ex Parte 318/330*, Canadian joint international and U.S. domestic woodpulp rates were treated exactly alike insofar as the next four *ex parte* increases were concerned.

Later, the Committee received a joint reply from Counsel for the two railways in this matter. They adopted the position that, with the *Ex Parte 318/330* situation, prior agreement with U.S. carriers was that the increase would be 7 percent. This prior agreement is a customary procedure. Subsequent withdrawal from the 7 percent increase, or emulation of the roll-back of the U.S. carriers by the Canadian railways,

porteurs américains à la situation initiale, cela aurait signifié que les besoins de recettes que les Canadiens avaient estimés n'auraient pas été satisfaits. Les deux chemins de fer avaient donc décidé de s'en tenir à la majoration initiale.

Cette action, soutiennent les transporteurs canadiens, ne revient pas au même que de dépasser une augmentation initialement acceptée. De plus, toutes les majorations *ex parte* proposées ultérieurement ont été appliquées au niveau convenu. Les besoins de recettes supplémentaires sont satisfaits et il n'a pas été nécessaire de s'écarter des augmentations proposées.

L'avocat des intimés a souligné que, à leur avis, ils ne s'étaient à aucun moment écartés des augmentations initialement acceptées.

Constatations

Le Comité est d'avis qu'une situation de taux paritaires, essentiellement telle que l'ont invoquée les requérants, existait effectivement avant la mise en application du *tarif de majoration ex parte 318* en avril 1976. Cette conviction s'appuie sur une correspondance remontant à une quarantaine d'années, sur le témoignage de fonctionnaires supérieurs des chemins de fer dans l'*affaire Prince Albert Pulp Co. de 1972*, sur nos propres statistiques et sur les données ici présentées, ainsi que surtout, sur les preuves et l'argumentation que nous avons entendues à Vancouver et à Ottawa lors de l'audience concernant la présente cause.

Le Comité a étudié les gros volumes de mouvements de marchandises des usines des requérants vers les principales destinations situées aux États-Unis. Les taux de fret applicables à ces mouvements, ainsi que le taux applicable au transport en provenance d'usines concurrentes du nord-ouest des États-Unis (Pacifique) ont été vérifiés et présentés sous forme de tableaux. Ceux-ci montrent, hors de tout doute, que la "parité" invoquée par les requérants signifie des taux égaux ou identiques au niveau antérieur à l'*ex parte 318*, avant les influences de taux de change et de la surtaxe applicable au taux de fret.

Le Comité a longuement étudié l'argumentation des intimés comparant les taux communs internationaux aux taux intérieurs des États-Unis, notamment en ce qui a trait à l'intro-

would have meant that estimated Canadian revenue needs would not have been satisfied. The two railways therefore decided to hold firm on the original increase.

This action, the Canadian carriers maintain, is not equivalent to exceeding an increase originally agreed to. Furthermore, all subsequent proposed *ex parte* increases have been implemented at the level agreed to. Additional revenue needs are being met and there has been no necessity to deviate from proposed increases.

Respondents' Counsel stressed that, in their opinion, Respondents have at no time deviated from the increases originally agreed to.

Findings

The Committee is of the opinion that a rate "parity" situation, essentially as argued by the Applicants, did exist prior to the implementation of *Ex Parte Increase Tariff 318* in April, 1976. This belief is supported by pertinent correspondence, dating back some forty years, by the evidence of senior, qualified railway officers as given in the *1972 Prince Albert Pulp Co. Ltd. case*, by our own statistics and data as provided herein and, above all, by the evidence and argument we heard in Vancouver and Ottawa during the hearing of this case.

The Committee has studied volume movements of traffic from the Applicants' mills to principal destinations in the United States. The freight rates applicable to these movements, along with rates applying from competing mills in the U.S. Pacific northwest have been verified and set down in tabular form. These show, without question, that the "parity" argued by the Applicants means equal or same rates at the pre *Ex Parte 318* level, before the influence of currency exchange and freight rate surcharge.

The Committee has considered, at length, the argument of the Respondents which compares the joint international rates with U.S. domestic rates, particularly as that argument re-

duction dans l'équation de taux de change et de la surtaxe applicable au taux de fret. Des preuves ont été fournies pour montrer que le taux de change a connu, avec le temps, des fluctuations en hausse et en baisse et il a été reconnu que les mouvements dans un sens ou dans l'autre étaient imprévisibles à long terme. Dans l'affaire en cause, les devises canadiennes étaient à parité, ou l'écart entre elles était inférieur à 1%, au moment de l'entrée en vigueur de l'*ex parte 318*. À l'époque où M. Brown, témoin des intimés, a établi son témoignage, la monnaie américaine était approximativement 12% au-dessus du pair. À l'époque de l'audience, l'écart en faveur de la monnaie américaine atteignait près de 18%.

lated to introducing currency exchange and freight rate surcharge into the equation. Evidence was submitted to show that the currency exchange rate has, and does, fluctuate over time, and it has been conceded that the movement over the longer term, up or down, is nearly impossible to predict. In the case at hand, at the time of the coming ito effect of *Ex Parte 318*, Canadian and U.S. currencies were at or within one percent of par. At the time that the evidence of Respondents' witness Brown was being prepared, U.S. currency was at a premium of approximately 12 percent. By the time of the Hearing, this premium had risen to nearly 18 percent.

En ce qui concerne la surtaxe liée au taux de change et applicable au taux de fret, ce mécanisme a été introduit par la Commission des transports par chemin de fer en 1921, afin de permettre aux chemins de fer exerçant leurs activités au Canada de recevoir leur juste part des taxes et d'effectuer des règlements en monnaie américaine à leurs correspondants des États-Unis, pour les expéditions internationales de marchandises. Ainsi, indépendamment de la situation en matière de change, les transporteurs ferroviaires sont protégés, parce que l'expéditeur des marchandises paie la surtaxe appropriée, qui est ajoutée au prix de base du fret.

Insofar as the currency exchange surcharge on the freight rates is concerned, this device was established by the Board of Railway Commissioners in 1921 to enable railways operating in Canada to receive their fair proportion of tolls and to settle with United States connections, in American funds, in respect of international shipments of freight. Thus, regardless of the currency exchange situation, the rail carriers are protected because the shipper of the goods pays the appropriate surcharge which is added to the basic freight charges.

Pour toutes les années antérieures à 1921, nous n'avons pu trouver aucun exemple d'un différend tarifaire où l'on ait recouru à une comparaison analogue faisant intervenir dans les calculs le taux de change et une surtaxe liée à ce taux. Au regard des faits exposés ci-dessus, nous sommes arrivés à la conclusion que cette argumentation, telle qu'elle a été présentée, n'était pas convaincante et ne devrait pas influencer notre décision finale.

In all the years since 1921, we could find no previous instance of a rate dispute wherein a similar comparison incorporating currency exchange and currency exchange surcharge was resorted to in the calculations. We have, in the light of the above facts, reached the conclusion that his argument, as presented, is not a convincing one and should not have an influence on our final decision.

La question de savoir si les chemins de fer canadiens ont subi des pertes de tonnage résultant directement de la modification de la situation de taux a été examinée. Le directeur du trafic de l'usine Crown Zellerbach de Duncan Bay, (C.-B.) a fourni par écrit des renseignements détaillés concernant un détournement de tonnage, des chemins de fer canadiens à Vancouver vers les chemins de fer américains à Seattle. Il a déclaré que ce détournement de trafic résultait directement du niveau plus élevé des taux canadiens.

The question of whether tonnage has been lost by the Canadian railways, as a direct result of the altered rate situation, has been investigated. The traffic manager of the Crown Zellerbach mill at Duncan Bay, B.C. has supplied detailed written information as to tonnage diverted from Canadian railroads at Vancouver to U.S. railroads at Seattle. He has stated that this diversion is a direct result of the increased Canadian rates.

Les preuves fournies lors de l'audience montrent que les ventes de pâte de bois du Canada sur les marchés traditionnels des États-Unis n'ont pas été affectées par la situation de taux. Les usines requérantes ont simplement à supporter des frais de transport plus élevés. En fait, les requérantes ont invoqué l'argument assez exceptionnel selon lequel, dans l'idée que la disparité de taux actuelle était une injustice manifeste à laquelle notre Comité ordonnerait qu'il soit remédié, ils n'avaient encore apporté aucun changement à leur commercialisation. Nous estimons que le fait que la demande soit actuellement forte et le fait que les recettes nettes soient favorables à cause de la situation existante en matière de change ont aussi une certaine influence sur la décision des requérants de s'abstenir d'apporter des changements.

Evidence submitted during the Hearing indicates that sales of Canadian woodpulp in the regular U.S. markets have not been affected by the rate situation. The Applicant mills are simply absorbing the increased transportation costs. In fact, the Applicants presented the somewhat unique argument that, in the belief that the current rate disparity is an obvious injustice which this Committee will order remedied, they have not yet made any marketing changes. We think the facts that current demand is strong, and net revenues favourable because of the prevailing currency exchange situation, are also having some influence on the Applicants' decision to refrain from making changes.

Une autre question qui préoccupe manifestement les requérants est le fait que, face aux disparités existant actuellement, les transporteurs ne veulent donner aucune assurance que les majorations futures seront appliquées de façon uniforme aux taux communs internationaux du Canada et aux taux intérieurs des États-Unis. Cette assurance, tout en permettant l'élargissement des différences de taux avec le temps, donnerait au moins certaines certitudes pour l'avenir aux producteurs canadiens. Mais les chemins de fer canadiens ne veulent pas aller aussi loin.

Another matter of obvious concern to the Applicants is the fact that, in the face of the disparities as they currently exist, the carriers will give no assurance that future increases will be applied uniformly to both Canadian joint international and U.S. domestic rates. Such assurance, while permitting the widening of the rate differentials over time, would at least provide some measure of future certainty to the Canadian producers. But the Canadian railways will not go that far.

Le Comité estime que la situation tarifaire directement créée par l'action - ou le défaut d'action, selon ce qu'il en est - des chemins de fer canadiens en 1976 a perturbé une structure tarifaire de réciprocité existant de longue date, admise et bien comprise, qui s'était établie et perfectionnée au cours de plus d'un demi siècle. Cette correspondance avec les usines concurrentes de la région nord-ouest (Pacifique) des États-Unis en matière de taux était, et reste, d'une importance vitale pour la santé économique générale de l'industrie des pâtes et papiers de l'ouest du Canada.

The Committee finds that the rate situation brought about directly by the action, or inaction as the case may by, of the Canadian railways during 1976, disrupted a long-standing, accepted and well-understood reciprocal rate structure that had been established and refined over more than half a century. This freight rate relationship with competing mills in the Pacific northwest area of the United States was, and continues to be vitally important to the overall economic well-being of the western Canadian pulp and paper industry.

Nonobstant la situation de gains favorable actuelle qui semble être attribuable à la situation monétaire et donc d'une durée indéterminée, les usines de l'ouest du Canada dépendent de la stabilité des taux de fret en ce que celle-ci influe sur les décisions à long terme de commercialisation. De plus, on a laissé entendre qu'une instabilité actuelle et potentielle des

The current favourable earnings situation notwithstanding, which we understand to be due to the currency situation and therefore of an indefinite duration, the western Canadian mills rely on rate stability in that it influences their long-range marketing decisions. Moreover, it has been suggested that existing and potential rate instability is an unfavourable element which

taux de fret constitue un élément défavorable décourageant toute capacité nouvelle ou accrue dans cette partie du pays.

Le Comité a pesé tous les témoignages et conclu que le fait que les intimés aient unilatéralement renversé cette structure de taux, cette relation concurrentielle, cette parité, réelle ou relative, constituait et constitue encore un acte préjudiciable à l'intérêt public.

En conséquence, il est accédé à la requête. Il y a donc lieu d'adopter des mesures qui mèneront au rétablissement aussi prompt que possible de la parité, réelle ou relative, qui existait entre les taux de fret en provenance de points d'origine situés respectivement au Canada et dans le nord-ouest des États-Unis avant la mise en application des tarifs *ex parte 318 et 330*.

Lors de l'audience, les limites assignées à notre propre juridiction par l'existence d'une frontière internationale entre les points d'origine et de destination du trafic de pâte de bois en cause nous ont été rappelées plus d'une fois. Malgré cette barrière, il s'était établi, comme nous l'avons vu, une correspondance de taux de fret avantageuse de part et d'autre, qui a bien servi les industries de pâtes de bois de l'ouest du Canada et du nord-ouest des États-Unis, ainsi que les chemins de fer américains et canadiens. Cette relation s'était créée et développée au cours des soixante années qui ont précédé les événements de 1976, sur la base du principe d'une entente, assortie des approbations ou des sanctions qui pouvaient paraître nécessaires aux autorités de réglementation canadiennes et américaines. C'est la voie du rétablissement du *statu quo ante*, de l'ensemble de correspondances qui ont existé jusqu'à 1976.

Les intimés ont créé l'injustice à laquelle la présente décision porte remède. Il sera attendu d'eux qu'ils prennent les mesures nécessaires pour redresser la situation (mesures que, selon les déclarations du témoin Lawless, ils auraient pu prendre à l'époque où toutes les difficultés sont apparues).

Mise en application des constatations

Étant arrivés à des constatations qui, dans leur ensemble, constituent notre conclusion en ce qui concerne le jugement à rendre comme suite à la requête ici considérée, et ayant exposé

is discouraging possible new or expanded capacity in western Canada.

The Committee has weighed all the evidence and has concluded that, for the Respondents to have unilaterally overturned this structure, this competitive relationship, this parity, either actual or relative, constituted, and still does constitute, an act prejudicial to the public interest.

The Application is accordingly granted. It therefore becomes necessary to adopt measures which will lead to the restoration as quickly as possible of the parity, actual or relative, from Canadian origins that existed in relation to U.S. northwest origins prior to the implementation of *Ex Parte Tariffs 318 and 330*.

During the hearing, we were reminded more than once of the limitations placed on our jurisdiction by the existence of the international boundary between the origins and the destinations of the woodpulp traffic in question. Despite that barrier, there grew up, as has been seen, a mutually advantageous freight rate relationship which has served well the western Canadian and northwestern U.S. woodpulp industries and the American and Canadian railways. This relationship was formed and developed over the sixty years before the events of 1976, on the principle of agreement, coupled with such approvals or sanctions as may have appeared necessary to the Canadian and American regulatory authorities. That is the way to the restoration of the *status quo ante*, the set of relationships that existed up to 1976.

The Respondents created the injustice for which the Decision is the remedy. They will be expected to take the action necessary to put matters right (action which their witness Mr. Lawless said he could have taken at the time all the difficulties first arose).

Implementation of Findings

Having reached findings which, taken together, constitute our conclusion as to the judgement to be rendered in response to the within application, and having given Reasons for the

les motifs des constatations formulées, nous entendons recourir à un usage courant dans les tribunaux pour la préparation de l'ordonnance officielle qui cristallisera notre jugement et conduira à sa mise en application en temps utile. Les avocats des requérants prépareront un projet d'ordonnance appropriée pour mettre en oeuvre notre conclusion, projet qui sera déposé auprès du secrétaire du Comité dans un délai de quatorze (14) jours après la date de publication de ces motifs; en même temps que le projet d'ordonnance sera déposé auprès du secrétaire, les avocats des requérants communiqueront aux avocats des intimés et aux avocats agissant pour le compte des intervenants une copie conforme de ce projet. Les avocats des requérants joindront au projet d'ordonnance une demande de jugement, en conformité avec les termes du projet et nous rendrons le jugement de cette façon ou nous modifierons le projet de la façon que nous estimerons nécessaire. Dans les dix jours suivant la date de publication de l'ordonnance (soit telle qu'elle aura été soumise sous forme de projet, soit amendée par le comité), toute partie enregistrée, y compris l'intervenant dans la présente cause, pourra présenter devant nous une demande de réexamen de l'ordonnance ou de tout élément contenu dans cette ordonnance, pourvu que cette demande soit fondée sur l'une des raisons suivantes, ou les deux, et sur aucune autre:

a) que l'ordonnance publiée ne soit pas en accord avec les motifs que nous avons donnés;

b) qu'une certaine question qui aurait dû être abordée à l'audience l'ait été de façon inadéquate ou ait été autrement négligée ou omise.

Au cas où une partie choisirait de présenter la demande dont il vient d'être question, d'autres parties enregistrées, y compris l'intervenant, seraient libres de l'appuyer, de la modifier ou de s'y opposer, en fonction de leurs intérêts respectifs. Une telle intervention doit être faite par écrit et être envoyée par la poste au secrétaire du Comité dans un délai de dix jours après la notification de la demande susmentionnée à la partie en cause. Elle doit exposer avec concision les raisons de l'approbation, de la modification ou de l'opposition. Selon le degré de complexité d'une telle demande et des modifications qu'il pourrait être suggéré d'y apporter, et aussi selon la mesure dans laquelle il pourrait y être fait opposition, nous pourrons convoquer une audience

findings made, we intend to employ a practice common in the courts of law respecting the preparation of the formal order which will crystallize our judgement and lead to its timely implementation. The solicitors for the Applicants shall prepare a draft of an appropriate order to implement our conclusion, such draft to be filed with the Secretary of the Committee within fourteen (14) days of the date of publication of these Reasons; simultaneously, with the filing of the draft order with the Secretary, the solicitors for the Applicants shall provide a true copy of the draft to the solicitors for the Respondents and the solicitors appearing on behalf of the Interveners. The solicitors for the Applicants shall attach to the draft order, a motion for judgement in accordance with the terms of the draft and we shall grant judgement accordingly or we shall amend the draft in any way we believe is necessary in order to make our order consistent with the conclusion we have reached. Within ten (10) days of the date of issuance of the order (either as it was submitted in draft form or as amended by the Committee) any party on record, including the Interveners in this case, may bring a motion before us to reconsider the order or any element contained therein, provided that such a motion is on one or both of the following grounds, and no others:

(a) that the order as issued is not in accord with the Reasons we have given;

(b) that some matter that should have been addressed in the order has either been inadequately addressed in the order of otherwise overlooked or omitted.

Should any party elect to move as just described, other parties on record, including the Interveners, are free to support, modify, or oppose the motion, as their respective interests may appear. Such intervention shall be in writing, and shall be mailed to the Secretary of the Committee within ten (10) days of service on the party concerned of the above-mentioned motion. It shall state concisely the reasons for his approval, suggested modification or opposition. Depending on the degree of complexity of any such motion, and suggested modifications thereto, as well as the extent to which the motion may be opposed, we may convene a public hearing to hear further argument or we may dispose of the motion without personal appearance of any of

publique afin d'entendre les nouveaux arguments, ou nous pourrons statuer sur la demande sans qu'aucune des parties ait à comparaître personnellement ou sans que leurs avocats aient à comparaître. En tout état de cause, nous nous prononcerons sur une telle demande, si elle est présentée, aussi promptement que possible et l'ordonnance que nous rendrons alors ou bien confirmera les termes de l'ordonnance qui aura donné lieu à la demande, soit comportera les modifications de ladite ordonnance que cette demande nous aura persuadés d'apporter.

the parties or appearances by their solicitors. In any event, we shall dispose of such motion, if made, as expeditiously as possible and the order we issue at the juncture will either confirm the terms of the order that gave rise to the motion or will reflect such variations in that order as the motion shall have persuaded us to make.

ANNEXE I

Référence: 26901.62.11.1
T.D.: 11841.2

Ottawa, K1A 0N9

Messieurs Aikins, MacAuley & Thorvaldson,
Avocats et procureurs
3 - 333, avenue Broadway
Winnipeg, (Man.)
R3C 0T1

Monsieur H.J.G. Pye, c.r.
Procureur général
Chemins de fer Nationaux du Canada
935 ouest, rue La Gauchetière
Montréal, (Québec)
H3C 3N4

Monsieur G.P. Miller,
Procureur général
Canadien Pacifique Limitée
Gare Windsor
Montréal (Québec)
H3C 3E4

Objet: Requête en date du 23 août 1977 présentée par certaines compagnies papetières de l'Ouest canadien, en vertu de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*.

Messieurs,

Vous trouverez ci-joint copie des motifs du jugement de la décision basée sur la demande de prime abord bien fondée mentionnée en titre.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

J. O'Hara
pour le Comité des
transports par
chemin de fer

c.c. H.N. Babcock

APPENDIX 1

File: 26901.62.11.1
T.D.: 11841.2

Ottawa, K1A 0N9

Messrs. Aikins, MacAuley & Thorvaldson,
Barristers & Solicitors,
3 - 333 Broadway Avenue,
Winnipeg, Man.
R3C 0T1

Mr. H.J.G. Pye, Q.C.,
General Solicitor,
Canadian National Railways Co.,
935 La Gauchetière St., West,
Montreal, P.Q. H3C 3N4

Mr. G.P. Miller,
General Solicitor,
Canadian Pacific Limited,
Windsor Station,
Montreal, P.Q. H3C 3E4

Re: Application, dated August 23, 1977, of certain pulp and paper producing companies in Western Canada, under Section 23, *National Transportation Act*.

Gentlemen:

Attached please find a copy of the reasons for judgement of the decision based on the prima facie Case in the above-captioned matter.

Yours truly,

J. O'Hara,
for the Railway
Transport
Committee

c.c. H.N. Babcock

Motifs de la décision

Dans une lettre en date du 11 août 1978, le Comité des transports par chemin de fer a déclaré qu'il avait estimé, en ce qui concernait deux requêtes présentées par l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, au titre de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* (L.N.T.), et amendées depuis lors pour mentionner nommément les différentes usines (B.C. Forest Products Ltd. et al.), que l'affaire paraissait fondée d'après les premiers témoignages et que les motifs étayant ces décisions seraient publiés par la suite. Les paragraphes qui suivent constituent les motifs de la décision relative à la requête du 23 août 1977.

La requête en question traite du problème de la parité des taux de fret des pâtes de bois acheminées de l'ouest du Canada et du nord-ouest des États-Unis vers les territoires tarifaires Official, Western Trunk Line, Southwestern et Southern, aux États-Unis.

Les intimés ont publié le supplément 7 au *tarif ex parte 318*, prenant effet le 18 avril 1976. Les requérants prétendent que ce tarif a créé une disparité de taux de 7% pour le transport de l'ouest du Canada vers les destinations situées aux États-Unis, alors qu'il n'affectait pas les usines de pâtes de bois du nord-ouest des États-Unis.

Les intimés publiaient le *tarif ex parte 330*, prenant effet le 27 septembre 1976. Les requérants prétendaient que ce tarif augmentait le taux de fret de 5% et cette augmentation affectait les producteurs amércains.

Les intimés ont publié le supplément 23 à ce tarif, prenant effet le 12 mars 1977.

Les requérants prétendent que ce supplément a eu pour effet de réduire les taux de fret de la pâte de bois en provenance de points d'origine situés dans le nord-ouest des États-Unis de 5% pour les wagons complets de 150 000 lbs et plus et de 2% pour les wagons complets de moins de 150 000 lbs, ce qui a eu pour résultat de laisser des taux de fret ferroviaire en provenance de l'ouest du Canada supérieurs de 7% pour les wagons complets de 150 000 lbs et plus et de 4% pour les chargements de moins de 150 000 lbs aux taux américains correspondants.

Reasons for Decision

On August 11, 1978, a letter was issued by the Railway Transport Committee which stated that the Committee had found a *prima facie* case to have been made with respect to two applications of the Canadian Pulp and Paper Association under Section 23 of the *National Transportation Act* (N.T.A.) now amended listing specific mills by name (B.C. Forest Products Ltd. et al.), and the reasons to support these decisions would follow. The following constitutes the reasons for the decision respecting the application of August 23, 1977.

The application in question deals with the issue of parity in freight rates on woodpulp moving from western Canada vis-à-vis the Northwestern United States to Official, Western Trunk Lines, Southwestern and Southern rate territories in the United States.

The Respondents published Supplement 7 to *Ex Parte Tariff 318*, effective April 18, 1976. The Applicants claim that such tariff created a rate disparity of 7% from western Canada to United States destinations while not affecting woodpulp mills in the northwestern United States.

The Respondents published *Ex Parte Tariff 330*, effective September 27, 1976. The Applicants claim that this tariff increased the freight rate by 5% and this increase affected the United States producers.

The Respondents published Supplement 23 to this tariff effective March 12, 1977.

The Applicants claim that as a result of such supplement, freight rates on woodpulp from northwestern United States origins were reduced by 5% on carloadings of 150,000 pounds and over and by 2% on carloadings under 150,000 pounds, and the result left rail freight rates from western Canadian origins 7% higher for carloads of 150,000 pounds or greater and 4% higher on carloads under 150,000 pounds than their counterparts in the United States.

Les requérants soutiennent aussi qu'ils ont cherché à obtenir des intimés le rétablissement de la parité et que les intimés ont déclaré qu'ils étaient prêts à revoir les taux individuellement pour des expéditeurs auxquels un écart par rapport à la parité causerait des difficultés économiques.

En conclusion, les requérants prétendent que l'abandon de la parité en matière de taux de fret de la pâte de bois entre des points d'origine situés dans le nord-ouest des États-Unis et dans l'ouest du Canada et des destinations situées dans les territoires de groupes tarifaires Official, Western Trunk Line, Southern et Southwestern, aux États-Unis, peut nuire à l'intérêt public. Les intimés prétendent que la parité n'est pas toujours indispensable et que les taux devraient être constamment revus pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques.

Le Comité a examiné tous les mémoires présentés tant par les requérants que par les intimés, ainsi que toutes les preuves déposées auprès de la Commission.

L'alinéa 2 de l'article 23 de la *L.N.T.* stipule que:

> Lorsqu'une personne a lieu de croire
>
> a) que toute action ou omission d'un transporteur ou de deux transporteurs ou plus, ou
>
> b) que l'effet de l'établissement d'un taux par un ou plusieurs transporteurs en conformité de la présente loi ou de la *Loi sur les chemins de fer* après le 19 septembre 1967, peut nuire à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes ou les conditions du transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada, cette personne peut demander à la Commission l'autorisation d'interjeter appel de l'action, de l'omission ou du taux et la Commission, si elle est convaincue que la demande est, de prime abord, bien fondée, doit faire l'enquête qu'elle estime justifiée sur l'action, l'omission, le taux ou son effet.

The Applicants also contend they sought restoration of parity from the Respondents who in turn stated that they were prepared to review rates on an individual basis to shippers who were caused economic harship by any differential in parity.

In conclusion, the Applicants submit that the public interest may be affected by the departure from parity in woodpulp freight rates between Northwestern United States and western Canadian origins to destinations in Official, Western Trunk Line, Southern and Southwestern United States rate group destinations. The Respondents contend that parity is not always essential and that rates should be constantly reviewed to reflect the changing economic conditions.

The Committee has examined all of the submissions of both Applicants and Respondents and all of the evidence on file with the Commission.

Subsection 2 of Section 23 of the *N.T.A.* states that

> Where a person has reason to believe
>
> (a) that any act or omission of a carrier or of any two or more carriers, or
>
> (b) that the effect of any rate established by a carrier or carriers pursuant to this Act or the *Railway Act* after the 19th day of September 1967, may prejudicially affect the public interest in respect of tolls for, or conditions of, the carriage of traffic within, into or from Canada, such person may apply to the Commission for leave to appeal the Act, omission or rate, and the Commission shall, if it is satisfied that a *prima facie* case has been made, make such investigation of the Act, omission or rate and the effect thereof, as in its opinion is warranted.

Le terme "intérêt public", selon l'article 23, comprend l'intérêt public défini à l'article 3 de la *Loi nationale sur les transports*, qui stipule ce qui suit:

> Il est par les présentes déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et du maintien de la prospérité et du développement économique au Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assureront, compte tenu de la politique nationale et des exigences juridiques et constitutionnelles
>
> (a) que la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport;
>
> (b) que chaque moyen de transport supporte, autant que possible, une juste part du prix de revient réel des ressources, des facilités et des services fournis à ce moyen de transport grâce aux deniers publics;
>
> (c) que chaque moyen de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé; et
>
> (d) que chaque moyen de transport achemine, autant que possible, le trafic à destination ou en provenance de tout point au Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas

The term "public interest", according to Section 23, includes the public interest as set out in Section 3 of the National Transportation Act which provides as follows:

> It is hereby declared that an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all availabe modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada, and that these objectives are most likely to be achieved when all modes of transport are able to compete under conditions ensuring that having due regard to national policy and to legal and constitutional requirements
>
> (a) regulation of all modes of transport will not be of such a nature as to restrict the ability of any mode of transport to compete freely with any other modes of transport;
>
> (b) each mode of transport, so far as practicable, bears a fair proportion of the real costs of the resources, facilities and services provided that mode of transport at public expense;
>
> (c) each mode of transport, so far as practicable, receives compensation for the resources, facilities and services that it is required to provide as an imposed public duty; and
>
> (d) each mode of transport, so far as practicable, carries traffic to or from any point in Canada under tolls and conditions that do not constitute

(i) un désavantage déloyal à l'égard de ce trafic plus marqué que celui qui est inhérent à l'endroit desservi ou au volume de ce trafic, à l'ampleur de l'opération qui y est reliée ou au type du trafic ou du service en cause, ou

(ii) un obstacle excessif à l'échange des denrées entre des points au Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exploitation dans toute région du Canada ou en provenant, ou du mouvement de denrées passant par des ports canadiens;

En outre, l'alinéa (3) de l'article 23, sans limiter la possibilité pour le Comité d'examiner d'autres facteurs à sa discrétion, spécifie les considérations dont le Comité doit tenir compte en menant une enquête au titre de l'article 23, après qu'il aura été établi que la demande est, de prime abord, bien fondée; l'une de ces considérations est énoncée comme suit:

> Si les taxes ou conditions spécifiées pour le transport de marchandises au taux ainsi établi sont telles qu'elles entraînent
>
> (i) un désavantage injuste excédant celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu ou au volume du trafic, à l'échelle des opérations y afférentes ou au genre de trafic ou de service en question, ou
>
> (ii) un obstacle excessif à l'échange des denrées entre des points au Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenant, ou du mouvement de denrées passant par des ports canadiens;

(i) an unfair disadvantage in respect of any such traffic beyond that disadvantage inherent in the location or volume of the traffic, the scale of operation connected therewith or the type of traffic or service involved, or

(ii) an undue obstacle to the interchange of commodities between points in Canada or unreasonable discouragement to the development of primary or secondary industries or to export trade in or from any region of Canada or to the movement of commodities through Canadian ports...

In addition, Section 23(3) without limiting the Committee's discretion to consider other factors, sets out considerations which the Committee shall take into account in conducting an investigation under Section 23, after a *prima facie* case has been made out, one of these considerations states as follows:

> Whether the toll or conditions specified for the carriage of traffic under the rate so established are such as to create
>
> (i) an unfair disadvantage beyond any disadvantage that may be deemed to be inherent in the location or volume of the traffic, the scale of operation connected therewith or the type of traffic or service involved, or
>
> (ii) an undue obstacle to the interchange of commodities between points in Canada or an unreasonable discouragement to the development of primary or secondary industries or to export trade in or from any region.

Le Comité constate que des éléments suffisants sont déposés pour déterminer si le bien fondé de l'affaire de prime abord a été établi, conformément à l'article 23 de la *LNT*, sans qu'il soit nécessaire de convoquer une audience publique.

Le Comité estime que les éléments figurant dans la requête répondent à la notion de l'intérêt public, selon l'article 23. De l'avis du Comité, les requérants ont montré que l'effet combiné des tarifs visés ci-haut peut nuire à l'intérêt public, parce que, sans limiter la faculté qu'a le Comité de prendre en compte d'autres éléments, à sa discrétion, lorsqu'il examinera l'affaire sur le fond, les requérants ont convaincu le Comité, de prime abord, qu'un désavantage injuste excédant celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu ou au volume du trafic, à l'échelle des opérations y afférentes ou au genre de trafic ou de service en question et un découragement déraisonnable du développement des industries primaires et secondaires ou du commerce d'exportation dans l'ouest du Canada peuvent résulter ou ont résulté de la publication desdits tarifs. L'affaire exige donc une plus ample enquête, l'autorisation d'interjeter appel est accordée et le commencement d'une audience est fixé au 20 novembre 1978.

The Committee finds that there is sufficient material on file to determine whether or not a *prima facie* case has been made out pursuant to Section 23 of the *N.T.A.* without the necessity of holding a public hearing.

The Committee holds that the material contained in the application falls within the concept of public interest pursuant to Section 23. In the view of the Committee, the Applicants have shown that the public interest may be prejudicially affected by the combined effect of the tariffs referred to earlier because, without limiting the Committee's discretion to consider other elements when dealing with the case on its merits, the applicants have satisfied the Committee on a *prima facie* basis that an unfair disadvantage beyond any disadvantage that may be deemed to be inherent in the location or volume of the traffic, the scale of operation connected therewith or type of traffic or service involved and an unreasonable discouragement to the development of primary and secondary industry or to export trade in western Canada may result or may have resulted as a consequence of the issuance of such tariffs. The matter therefore requires further investigation, leave to appeal is granted and a hearing is set down to commence on November 20, 1978.

ANNEXE II/APPENDIX II

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Bucksport, Maine									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kraft	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Skookumchuck	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Alberta									
Hinton	(1)			188	196	206	214	229	45.80
	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Saskatchewan									
Prince Albert	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Manitoba									
The Pas	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
État de l'Idaho / State of Idaho									
Lewiston	(A)	185	-	195	192	202	210	225	45.00
	171	185	-	191	199	209	217	232	46.40
État de Washington / State of Washington									
Wallula	(A)	185	-	195	192	202	210	225	45.00
	171	185	-	191	199	209	217	232	46.40

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(A) La majoration Ex Parte 330 n'est pas applicable aux expéditions d'au moins 150 000 lbs.

(1) Poids minimum 180 000 lbs - Tarif en vigueur ....., Article 380 Page 28A, 2ème révision.

Explanation of Reference Marks

(A) Ex Parte 330 increase not applicable on shipments of 150,000 lbs. minimum weight.

(1) Minimum weight 180,000 lbs. Authority Tariff C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850, Item 380, 2nd Revised Page 28A.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Bucksport, Maine									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kitimat	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
Mackenzie	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
Port Alberni	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
Watson Island	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
État de l'Oregon / State of Oregon									
North Bend	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
St. Helens	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Springfield	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
État de Washington / State of Washington									
Everett	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192		198	206	216	225	241	48.20
Hoquiam	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192		198	206	216	225	241	48.20
Longview	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192		198	206	216	225	241	48.20

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(A) La majoration Ex Parte 330 n'est pas applicable aux expéditions d'au moins 150 000 lbs.

Explanation of Reference Marks

(A) Ex Parte 330 increase not applicable on shipments of 150,000 lbs. minimum weight.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Kalamazoo, Michigan									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kraft	164	176	-	188	196	206	214	229	45.80
Skookumchuck	164	176	-	188	196	206	214	229	45.80
Alberta									
Hinton	164	176	-	188	196	206	214	229	45.80
État de l'Idaho / State of Idaho									
Lewiston	(A)	176	-	176	183	192	200	214	42.80
	164	176	-	181	188	197	205	219	43.80
État de Washington / State of Washington									
Wallula	(A)	176	-	176	183	192	200	214	42.80
	164	176	-	181	188	197	205	219	43.80

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(A) La majoration Ex Parte 330 n'est pas applicable aux expéditions d'au moins 150 000 lbs.

Explanation of Reference Marks

(A) Ex Parte 330 increase not applicable on shipments of 150,000 lbs. minimum weight.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Kalamazoo, Michigan									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kitimat	168	180	-	193	201	211	219	234	46.80
Mackenzie	168	180	-	193	201	211	219	234	46.80
Port Alberni	168	180	-	193	201	211	219	234	46.80
Watson Island	168	180	-	193	201	211	219	234	46.80
Etat de l'Oregon / State of Oregon									
Klamath Falls	(A)	180	-	180	187	196	204	218	43.60
	168	180	-	185	192	202	210	225	45.00
North Bend	(A)	180	-	180	187	196	204	218	43.60
	168	180	-	185	192	202	210	225	45.00
Pilot Rock	(A)	180	-	180	187	196	204	218	43.60
	168	180	-	185	192	202	210	225	45.00
St. Helens	(A)	180	-	180	187	196	204	218	43.60
	168	180	-	185	192	202	210	225	45.00
Springfield	(A)	180	-	180	187	196	204	218	43.60
	168	180	-	185	192	202	210	225	45.00
Etat de Washington / State of Washington									
Everett	(A)	180	-	180	187	196	204	218	43.60
	168	180	-	185	192	202	210	225	45.00
Hoquiam	(A)	180	-	180	187	196	204	218	43.60
	168	180	-	185	192	202	210	225	45.00
Longview	(A)	180	-	180	187	196	204	218	43.60
	168	180	-	185	192	202	210	225	45.00
Millwood	(A)	180	-	180	187	196	204	218	43.60
	168	180	-	185	192	202	210	225	45.00
Wenatchee	(A)	180	-	180	187	196	204	218	43.60
	168	180	-	185	192	202	210	225	45.00

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(A) La majoration Ex Parte 330 n'est pas applicable aux expeditions d'au moins 150 000 lbs.

Explanation of Reference Marks

(A) Ex Parte 330 increase not applicable on shipments of 150,000 lbs. minimum weight.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Milford, New Jersey									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kraft	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Skookumchuck	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Alberta									
Hinton	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Saskatchewan									
Prince Albert	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Manitoba									
The Pas	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
État de l'Ihado / State of Idaho									
Lewiston	(A)	185	-	185	192	202	210	225	45.00
	171	185	-	191	199	209	217	232	46.40
Etat de Washington / State of Washington									
Wallula	(A)	185	-	185	192	202	210	225	45.00
	171	185	-	191	199	209	217	232	46.40

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(A) La majoration Ex Parte 330 n'est pas applicable aux expeditions d'au moins 150 000 lbs.

Explanation of Reference Marks

(A) Ex Parte 330 increase not applicable on shipments of 150,000 lbs. minimum weight.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Milford, New Jersey									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kitimat	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
Mackenzie	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
Port Alberni	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
Watson Island	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
Etat de l'Oregon / State of Oregon									
Klamath Falls	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
North Bend	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Pilot Rock	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
St. Helens	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Springfield	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Etat de Washington / State of Washington									
Everett	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Hoquiam	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Longview	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Millwood	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Wenatchee	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(A) La majoration Ex Parte 330 n'est pas applicable aux expéditions d'au moins 150 000 lbs.

Explanation of Reference Marks

(A) Ex Parte 330 increase not applicable on shipments of 150,000 lbs. minimum weight.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Corinth, New York									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kraft	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Skookumchuck	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Alberta									
Hinton	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Saskatchewan									
Prince Albert	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Manitoba									
The Pas	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Etat de l'Idaho / State of Idaho									
Lewiston	(A)	185	-	185	192	202	210	225	45.00
	171	185	-	191	199	209	217	232	46.40
État de Washington / State of Washington									
Wallula	(A)	185	-	185	192	202	210	225	45.00
	171	185	-	191	199	209	217	232	46.40

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(A) La majoration Ex Parte 330 n'est pas applicable aux expéditions d'au moins 150 000 lbs.

Explanation of Reference Marks

(A) Ex Parte 330 increase not applicable on shipments of 150,000 lb. minimum weight.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Corinth, New York									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kitimat	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
Mackenzie	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
Port Alberni	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
Etat de l'Oregon / State of Oregon									
Klamath Falls	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
North Bend	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Pilot Rock	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
St. Helens	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Springfield	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Etat de Washington / State of Washington									
Everett	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Hoquiam	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Longview	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Millwood	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Wenatchee	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(A) La majoration Ex Parte 330 n'est pas applicable aux expeditions d'au moins 150 000 lbs.

Explanation of Reference Marks

(A) Ex Parte 330 increase not applicable on shipments of 150,000 lbs. minimum weight.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Chillicothe, Ohio									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kraft	164	176	-	188	196	206	214	229	45.80
Skookumchuck	164	176	-	188	196	206	214	229	45.80
Alberta									
Hinton	164	176		188	196	206	214	229	45.80
Etat de l'Idaho / State of Idaho									
Lewiston	(A)	176		176	183	192	200	214	42.80
	164	176	-	181	188	197	205	219	43.80
Etat de Washington / State of Washington									
Wallula	(A)	176	-	176	183	192	200	214	42.80
	164	176	-	181	188	197	205	219	43.80

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(A) La majoration Ex Parte 330 n'est pas applicable aux expeditions d'au moins 150 000 lbs.

Explanation of Reference Marks

(A) Ex Parte 330 increase not applicable on shipments of 150,000 lbs. minimum weight.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS.
(POIDS MINIMUM 120 000 LBS)
MAJORATIONS EX PARTE /
WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS.
(MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.)
EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Chillicothe, Ohio									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Mackenzie	(2) 166	178	-	190	198	208	216	231	46.20
	168	180		193	201	211	219	234	46.80
Port Alberni	168	180	-	193	201	211	219	234	46.80
Watson Island	168	180	-	193	201	211	219	234	46.80
Etat de l'Oregon / State of Oregon									
Klamath Falls (B)	(A)	180	-	180	187	196	204	218	43.60
	168	180	-	185	192	202	210	225	45.00
North Bend	(A)	180	-	180	187	196	204	218	43.60
	168	180	-	185	192	202	210	225	45.00
Pilot Rock	(A)	180	-	180	187	196	204	218	43.60
	168	180	-	185	192	202	210	225	45.00
St. Helens	(A)	180	-	180	187	196	204	218	43.60
	168	180	-	185	192	202	210	225	45.00
Springfield (C)	(A)	180	-	180	187	196	204	218	43.60
	168	180	-	185	192	202	210	225	45.00
Etat de Washington / State of Washington									
Everett	(A)	180	-	180	187	196	204	218	43.60
	168	180	-	185	192	202	210	225	45.00
Hoquiam	(A)	180		180	187	196	204	218	43.60
	168	180		185	192	202	210	225	45.00
Longview	(A)	180		180	187	196	204	218	43.60
	168	180		185	192	202	210	225	45.00
Millwood	(A)	180		180	187	196	204	218	43.60
	168	180		185	192	202	210	225	45.00
Wenatchee (D)	(A)	180		180	187	196	204	218	43.60
	168	180		185	192	202	210	225	45.00

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227 H, C.T.C./F) 850,
T.C.F.B. 2-0, C.T.C./F) 1017.

Explication des Remarques

(A) La majoration Ex Parte 330 n'est pas applicable aux expeditions d'au moins 150 000 lbs.
(B) Klamath Falls, Oregon intermediaire depuis Oregon City, Oregon via le reseau Southern Pacific Route.
(C) Springfield, Oregon, intermediaire depuis Oregon City, via le reseau Southern Pacific Route.
(D) Wenatchee, Wash., intermediaire depuis Everett, Wash. via le reseau Burlington Northern Route.
(2) Les taux s'appliquent seulement sur les wagons achemines via B.C.O.L., North Vancouver, B.N. (Chicago, Illinois) B.N.O. ou N.W. Authority Tariff T.C.F.B. 2-0, C.T.C./F) 1017, Item 4869-E, Supplement 76.

Explanation of Reference Marks

(A) Ex Parte 330 increase not applicable on shipments of 150,000 lbs. minimum weight.
(B) Klamath Falls, Oregon intermediate from Oregon City, Oregon via Southern Pacific Route.
(C) Springfield, Oregon intermediate from Oregon City, via Southern Pacific Route.
(D) Wenatchee, Wash. intermediate from Everett, Wash. via Burlington Northern Route.
(2) Rates apply only on cars routed via B.C.O.L., North Vancouver, B.C., B.N. (Chicago, Illinois) B.N.O. or N.W. / Authority Tariff T.C.F.B. 2-0, C.T.C./F) 1017, Item 4869-E, Supplement 76.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Chillicothe, Ohio									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kitimat	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
State of Oregon									
Pilot Rock	(A) 178	192	-	192 198	200 206	210 216	218 225	233 241	46.60 48.20

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(A) La majoration Ex Parte 330 n'est applicable aux expéditions d'au moins 150 000 lbs.

Explanation of Reference Marks

(A) Ex Parte 330 increase not applicable on shipments of 150,000 lbs. minimum weight.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Mehoopany, Pennsylvania									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kraft	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Skookumchuck	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Aiberta									
Hinton	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Saskatchewan									
Prince Albert	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Manitoba									
The Pas	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Etat de l'Idaho / State of Idaho									
Lewiston	(A)	185	-	185	192	202	210	225	45.00
	171	185	-	191	199	209	217	232	46.40
Etat de Washington / State of Washington									
Wallula	(A)	185	-	185	192	202	210	225	45.00
	171	185	-	191	199	209	217	232	46.40

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(A) La majoration Ex Parte 330 n'est pas applicable aux expeditions d'au moins 150 000 lbs.

Explanation of Reference Marks

(A) Ex Parte 330 increase not applicable on shipments of 150,000 lbs. minimum weight.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Mehoopany, Pennsylvania									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kitimat	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
Mackenzie	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
Port Alberni	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
Watson Island	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
État de l'Oregon / State of Oregon									
Klamath Falls	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
North Bend	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Pilot Rock	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
St. Helens	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Springfield	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
État de Washington / State of Washington									
Everett	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Hoquiam	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Longview	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Millwood	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Wenatchee	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(A) La majoration Ex Parte 330 n'est pas applicable aux expéditions d'au moins 150 000 lbs.

Explanation of Reference Marks

(A) Ex Parte 330 increase not applicable on shipments of 150,000 lbs. minimum weight.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Grand Rapids, Minn.									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kraft	141	152	-	163	170	179	186	199	39.80
Skookumchuck	141	152	-	163	170	179	186	199	39.80
Alberta									
Hinton	141	152	-	163	170	179	186	199	39.80
État de l'Idaho / State of Idaho									
Lewiston	141	152	-	163	170	179	186	199	39.80
État de Washington / State of Washington									
Milliwood	141	152	-	163	170	179	186	199	39.80
Wallula	141	152	-	163	170	179	186	199	39.80

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Grand Rapids, Minn.									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Mackenzie	151	163	-	174	181	190	198	212	42.40
Port Alberni	151	163	-	174	181	190	198	212	42.40
Watson Island	151	163	-	174	181	190	198	212	42.40
État de l'Oregon / State of Oregon									
Klamath Falls (B)	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
North Bend	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
St. Helens	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
Springfield (C)	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
État de Washington / State of Washington									
Everett	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
Hoquiam	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
Longview	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
Wenatchee (D)	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(B) Klamath Falls, Oregon intermédiaire depuis Oregon City, Oregon via le réseau Southern Pacific Route.

(C) Springfield, Oregon intermédiaire depuis Oregon City, via le réseau Southern Pacific Route.

(D) Wenatchee, Wash. intermédiaire depuis Everett, Wash. via le réseau Burlington Northern Route.

Explanation of Reference Marks

(B) Klamath Falls, Oregon intermediate from Oregon City, Oregon via Southern Pacific Route.

(C) Springfield, Oregon intermediate from Oregon City, via Southern Pacific Route.

(D) Wenatchee, Wash. intermediate from Everett, Wash. via Burlington Northern Route.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS.
(POIDS MINIMUM 120 000 LBS)
MAJORATIONS EX PARTE /
WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS.
(MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.)
EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Grand Rapids, Minn.									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia Kitimat	180	194	-	208	216	227	236	253	50.60
État de l'Oregon / State of Oregon Pilot Rock	180	194	-	204	212	223	232	248	49.60

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Green Bay, Wisconsin									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kraft	150	162	-	173	180	189	197	211	42.20
Skookumchuck	150	162	-	173	180	189	197	211	42.20
Alberta									
Hinton	150	162	-	173	180	189	197	211	42.20
État de l'Idaho / State of Idaho									
Lewiston	150	162	-	170	177	186	193	207	41.40
État de Washington / State of Washington									
Millwood	150	162	-	170	177	186	193	207	41.40
Wallula	150	162	-	170	177	186	193	207	41.40

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Green Bay, Wisconsin									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Port Alberni	161	173	-	185	192	202	210	225	45.00
Watson Island	161	173	-	185	192	202	210	225	45.00
État de l'Oregon / State of Oregon									
Klamath Falls (B)	161	173	-	182	189	198	206	220	44.00
Springfield (C)	161	173	-	182	189	198	206	220	44.00
État de Washington / State of Washington									
Everett	161	173	-	182	189	198	206	220	44.00
Hoquiam	161	173	-	182	189	198	206	220	44.00
Longview	161	173	-	182	189	198	206	220	44.00
Wenatchee (D)	161	173	-	182	189	198	206	220	44.00

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(B) Klamath Falls, Oregon intermédiaire depuis Oregon City, Oregin via le réseau Southern Pacific Route.

(C) Springfield, Oregon intermédiaire depuis Oregon City, via le réseau Southern Pacific Route.

(D) Wenatchee, Wash. intermédiaire depuis Everett, Wash. via le réseau Burlington Northern.

Explanation of Reference Marks

(B) Klamath Falls, Oregon intermediate from Oregon City, Oregon via Southern Pacific Route.

(C) Springfield, Oregon intermediate from Oregon City, via Southern Pacific Route.

(D) Wenatchee, Wash. intermediate from Everett, Wash. via Burlington Northern Route.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS.
(POIDS MINIMUM 120 000 LBS)
MAJORATIONS EX PARTE /
WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS.
(MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.)
EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Green Bay, Wisconsin									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kitimat	180	194	-	208	216	227	236	253	50.60
État de l'Oregon / State of Oregon									
Pilot Rock	180	194	-	204	212	223	232	248	49.60

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Tecumseh, Kansas									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Mackenzie	151	163	-	174	181	190	198	212	42.40
Port Alberni	151	163	-	174	181	190	198	212	42.40
Watson Island	151	163	-	174	181	190	198	212	42.40
État de l'Oregon / State of Oregon									
Klamath Falls (B)	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
North Bend	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
St. Helens	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
Springfield (C)	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
État de Washington / State of Washington									
Everett	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
Hoquiam	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
Longview	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
Wenatchee (D)	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(B) Klamath Falls, Oregon intermédiaire depuis Oregon City, Oregon via le réseau Southern Pacific Route.

(C) Springfield, Oregon intermédiaire depuis Oregon City, via le réseau Southern Pacific Route.

(D) Wenatchee, Wash. intermédiaire depuis Everett, Wash. via le réseau Burlington Northern Route.

Explanation of Reference Marks

(B) Klamath Falls, Oregon intermediate from Oregon City, Oregon via Southern Pacific Route.

(C) Springfield, Oregon intermediate from Oregon City, via Southern Pacific Route.

(D) Wenatchee, Wash. intermediate from Everett, Wash. via Burlington Northern Route.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS.
(POIDS MINIMUM 120 000 LBS)
MAJORATIONS EX PARTE /
WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS.
(MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.)
EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Tecumseh, Kansas									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kraft	141	152	-	163	170	179	186	199	39.80
Skookumchuck	141	152	-	163	170	179	186	199	39.80
Alberta									
Hinton	141	152	-	163	170	179	186	199	39.80
Saskatchewan									
Prince Albert	141	152	-	163	170	179	186	199	39.80
Manitoba									
The Pas	141	152	-	163	170	179	186	199	39.80
État de l'Idaho / State of Idaho									
Lewiston	141	152	-	160	166	174	181	194	38.80
État de Washington / State of Washington									
Millwood	141	152	-	160	166	174	181	194	38.80
Wallula	141	152	-	160	166	174	181	194	38.80

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS.
(POIDS MINIMUM 120 000 LBS)
MAJORATIONS EX PARTE /
WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS.
(MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.)
EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Tecumseh, Kansas									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia Kitimat	180	194	-	208	216	227	236	253	50.60
État de l'Idaho / State of Oregon Pilot Rock	180	194	-	204	212	223	232	248	49.60

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Chapco, Georgia									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kraft	156	160	-	171	178	187	191	204	40.80
Skookumchuck	156	160	-	171	178	187	191	204	40.80
Alberta									
Hinton	156	160	-	171	178	187	191	204	40.80
Saskatchewan									
Prince Alberta	156	160	-	171	178	187	191	204	40.80
Manitoba									
The Pas	156	160	-	171	178	187	191	204	40.80
État de l'Idaho / State of Idaho									
Lewiston	156	160	-	160	166	174	177	189	37.80
État de Washington / State of Washington									
Wallula	156	160	-	160	166	174	177	189	37.80

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS.
(POIDS MINIMUM 120 000 LBS)
MAJORATIONS EX PARTE /
WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS.
(MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.)
EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Chapco, Georgia									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kitimat	166	170	-	182	189	198	202	216	43.20
Mackenzie	166	170	-	182	189	198	202	216	43.20
Port Alberni	166	170	-	182	189	198	202	216	43.20
Watson Island	166	170	-	182	189	198	202	216	43.20
État de l'Oregon / State of Oregon									
Klamath Falls	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60
North Bend	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60
Pilot Rock	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60
St. Helens	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60
Springfield	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60
État de Washington / State of Washington									
Everett	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60
Hoquiam	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60
Longview	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60
Millwood	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60
Wenatchee	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Laredo, Texas									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kraft	141	152	-	160	166	174	181	194	38.80
Skookumchuck	141	152	-	160	166	174	181	194	38.80
Alberta									
Hinton	141	152	-	160	166	174	181	194	38.80
État de l'Idaho / State of Idaho									
Lewiston	141	152	-	160	166	174	181	194	38.80
État de Washington / State of Washington									
Millwood	141	152	-	160	166	174	181	194	38.80
Wallula	141	152	-	160	166	174	181	194	38.80

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Laredo, Texas									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Mackenzie	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
Watson Island	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
State of Oregon									
Klamath Falls (B)	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
North Bend	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
St. Helens	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
Springfield (C)	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
État de Washington / State of Washington									
Everett	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
Hoquiam	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
Longview	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
Wenatchee (D)	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(B) Klamath Falls, Oregon intermédiaire depuis Oregon City, Oregon via le réseay Southern Pacific Route.

(C) Springfield, Oregon intermédiaire depuis Oregon City, via le réseau Southern Pacific Route.

(D) Wenatchee, Wash. intermédiaire depuis Everett, Wash. via le réseau Burlington Northern Route.

Explanation of Reference Marks

(B) Klamath Falls, Oregon intermediate from Oregon City, Oregon via Southern Pacific Route.

(C) Springfield, Oregon intermediate from Oregon City, via Southern Pacific Route.

(D) Wenatchee, Wash. intermediate from Everett, Wash. via Burlington Northern Route.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS.
(POIDS MINIMUM 120 000 LBS)
MAJORATIONS EX PARTE /
WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS.
(MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.)
EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Laredo, Texas									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kitimat	180	194	-	204	212	223	232	248	49.60
État de l'Oregon / State of Oregon									
Pilot Rock	180	194	-	204	212	223	232	248	49.60

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Wachusett, Massachusetts									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kraft	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Skookumchuck	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Alberta									
Hinton	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Saskatchewan									
Prince Albert	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
Manitoba									
The Pas	171	185	-	198	206	216	225	241	48.20
État de l'Idaho / State of Idaho									
Lewiston	(A)	185	-	185	192	202	210	225	45.00
	171	185	-	191	199	209	217	232	46.40
État de Washington / State of Washington									
Wallula	(A)	185	-	185	192	202	210	225	45.00
	171	185	-	191	199	209	217	232	46.40

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(A) La majoration Ex Parte 330 n'est pas applicable aux expéditions d'au moins 150 000 lbs.

Explanation of Reference Marks

(A) Ex Parte 330 increase not applicable on shipments of 150,000 lbs. minimum weight.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS. (POIDS MINIMUM 120 000 LBS) MAJORATIONS EX PARTE / WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS. (MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.) EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Wachusett, Massachusetts									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kitimat	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
Mackenzie	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
Port Alberni	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
Watson Island	178	192	-	205	213	224	233	249	49.80
État de l'Oregon / State of Oregon									
Klamath Falls	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
North Bend	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Pilot Rock	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
St. Helens	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Springfield	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
État de Washington / State of Washington									
Everett	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Hoquiam	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Longview	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Millwood	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20
Wenatchee	(A)	192	-	192	200	210	218	233	46.60
	178	192	-	198	206	216	225	241	48.20

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(A) La majoration Ex Parte 330 n'est pas applicable aux expéditions d'au moins 150 000 lbs.

Explanation of Reference Marks

(A) Ex Parte 330 increase not applicable on shipments of 150,000 lbs. minimum weight.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS.
(POIDS MINIMUM 120 000 LBS)
MAJORATIONS EX PARTE /
WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS.
(MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.)
EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Sartell, Minn.									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kraft	141	152	-	163	170	179	186	199	39.80
Skookumchuck	141	152	-	163	170	179	186	199	39.80
Alberta									
Hinton	141	152	-	163	170	179	186	199	39.80
État de l'Idaho / State of Idaho									
Lewiston	141	152	-	160	166	174	181	194	38.80
État de Washington / State of Washington									
Millwood	141	152	-	160	166	174	181	194	38.80
Wallula	141	152	-	160	166	174	181	194	38.80

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS.
(POIDS MINIMUM 120 000 LBS)
MAJORATIONS EX PARTE /
WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS.
(MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.)
EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Sartell, Minn.									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Mackenzie	151	163	-	174	181	190	198	212	42.40
Port Alberni	151	163	-	174	181	190	198	212	42.40
Watson Island	151	163	-	174	181	190	198	212	42.40
État de l'Oregon / State of Oregon									
Klamath Falls (B)	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
North Bend	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
St. Helens	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
Springfield (C)	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
État de Washington / State of Washington									
Everett	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
Hoquiam	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
Longview	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60
Wenatchee (D)	151	163	-	171	178	187	194	208	41.60

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Explication des Remarques

(B) Klamath Falls, Oregon intermédiaire depuis Oregon City, Oregon via le réseau Southern Pacific Route.

(C) Springfield, Oregon intermédiaire depuis Oregon City, via le réseau Southern Pacific Route.

(D) Wenatchee, Wash. intermédiaire depuis Everett, Wash. via le réseau Burlington Northern Route.

Explanation of Reference Marks

(B) Klamath Falls, Oregon intermediate from Oregon City, Oregon via Southern Pacific Route.

(C) Springfield, Oregon intermediate from Oregon City, via Southern Pacific Route.

(D) Wenatchee, Wash. intermediate from Everett, Wash. via Burlington Northern Route.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS.
(POIDS MINIMUM 120 000 LBS)
MAJORATIONS EX PARTE /
WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS.
(MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.)
EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Sartell, Minn.									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia Kitimat	180	194	-	208	216	227	236	253	50.60
État de l'Oregon / State of Oregon Pilot Rock	180	194	-	204	212	223	232	248	49.60

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS.
(POIDS MINIMUM 120 000 LBS)
MAJORATIONS EX PARTE /
WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS.
(MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.)
EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Pisgah Forest, North Carolina									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kraft	156	160	-	171	178	187	191	204	40.80
Skookumchuck	156	160	-	171	178	187	191	204	40.80
Alberta									
Hinton	156	160	-	171	178	187	191	204	40.80
Saskatchewan									
Prince Albert	156	160	-	171	178	187	191	204	40.80
Manitoba									
The Pas	156	160	-	171	178	187	191	204	40.80
État de l'Idaho / State of Idaho									
Lewiston	156	160	-	160	166	174	177	189	37.80
État de Washington / State of Washington									
Wallula	156	160	-	160	166	174	177	189	37.80

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

ANNEXE III/APPENDIX III

TAUX DE TRANSPORT DES PÂTES DE BOIS EN CENTS PAR 100 LBS.
(POIDS MINIMUM 120 000 LBS)
MAJORATIONS EX PARTE /
WOODPULP RATES IN CENTS PER 100 LBS.
(MINIMUM WEIGHT 120,000 LBS.)
EX PARTE INCREASES

	X-310-A	X-313	X-318	X-330	X-336	X-343	X-349	X-357-A	Par Tonne Nette / Per Net Ton $
VERS / TO									
Pisgah Forest, North Carolina									
EN PROVENANCE DE / FROM									
Colombie Britannique / British Columbia									
Kitimat	166	170	-	182	189	198	202	216	43.20
Mackenzie	166	170	-	182	189	198	202	216	43.20
Port Alberni	166	170	-	182	189	198	202	216	43.20
Watson Island	166	170	-	182	189	198	202	216	43.20
État de l'Oregon / State of Oregon									
Klamath Falls	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60
North Bend	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60
Pilot Rock	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60
St. Helens	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60
Springfield	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60
État de Washington / State of Washington									
Everett	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60
Hoquiam	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60
Longview	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60
Millwood	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60
Wenatchee	166	170	-	170	177	186	190	203	40.60

Tarifs en Vigueur / Tariff Authority

C.F.A. 227-H, C.T.C.(F) 850.
T.C.F.B. 2-0, C.T.C.(F) 1017.

Requête présentée par Canadien Pacifique Limitée en abandon de l'exploitation de la subdivision Asquith depuis Urban, point milliaire 0.0, jusqu'à Sonningdale, point milliaire 29.2, dans la province de Saskatchewan, soit une distance de 29.2 milles

Répertorié: Re Canadien Pacifique (abandon d'exploitation)

Comité des transports par chemin de fer: D.H. Jones, c.r. (président), M.D. Armstrong, A.H. Carver, E.H. LaBorde et R. March.

Ordonnance n°: R-28180
Date de l'ordonnance et de la décision: le 11 janvier 1979
Dossier n°: 39309.59

Transport par chemin de fer - Abandon d'embranchement - Critères d'abandon - Abandon dans l'intérêt public? - Loi sur les chemins de fer, *S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 254.*

Canadien Pacifique Limitée (CP) a déposé une requête en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Asquith au motif que le maintien de l'exploitation serait non rentable et, par conséquent, ne serait pas dans l'intérêt public au sens de l'art. 254 de la Loi sur les chemins de fer. *La requérante a déposé des preuves afférentes aux pertes réelles subies en cours d'exploitation, aux autres services de transport et à l'impossibilité de transformer l'exploitation pour apporter un correctif à la situation. La requête a été opposée par la province de la Saskatchewan et la* Asquith Rail Line Retention Committee *au motif qu'un tel abandon serait préjudiciable à la collectivité agricole ce qui entrainerait une réduction dans la disponibilité de moyens de transport du grain.*

Décision: *Puisque les faits démontrent qu'il ne serait pas rentable de continuer l'exploitation de cette subdivision au sens de l'al. 254(4) de la* Loi sur les chemins de fer *elle doit être abandonnée. On ne peut justifier la poursuite de l'exploitation par le fait que l'abandon "incommodera" quelque peu les collectivités agricoles de la région. Il y existe des silos à des "distances raisonnables".*

N.D.L.R.: *Le Comité de révision a révisé cette ordonnance à deux reprises. La première requête a*

Application of Canadian Pacific Limited for authority to abandon the operation of the Asquith Subdivision from Urban (mileage 0.0) to Sonningdale (mileage 29.2) in the Province of Saskatchewan, a distance of 29.2 miles

Indexed as: Re Canadian Pacific (Abandonment of Operation)

Railway Transport Committee: D.H. Jones, Q.C. (Chairman); M.D. Armstrong, A.H. Carver, E.H. LaBorde and R. March.

Order No.: R-28180
Date of Order and Decision: January 11, 1979
File No.: 39309.59

Railway transport - Abandonment of branch line - Criteria for abandonment - Whether in public interest - Railway Act, *R.S.C. 1970, c. R-2, s. 254.*

Canadian Pacific Limited (CP) applied to the Railway Transport Committee for permission to abandon the operation of rail service in the "Asquith Subdivision" in Saskatchewan, on the ground that continued operation was uneconomical and therefore not in the "public interest" within the meaning of s. 254 of the Railway Act. *The applicant adduced evidence of actual losses in the operation, the existence of alternative transportation services and the non-feasibility of operational changes to correct the situation. The application was opposed by the Province of Saskatchewan and the Asquith Rail Line Retention Committee on the ground that abandonment would adversely affect the farming community by reducing the availability of grain transport.*

Decision: *Since the facts show that continued operation of this subdivision would be uneconomic within the meaning of s. 254(4) of the* Railway Act, *it should be abandoned. Continued operation cannot be justified on the ground that abandonment will cause some "inconvenience" to the local farming community. Alternative elevator facilities are available "within reasonable distances".*

Editor's note: *The Review Committee reviewed this order on two occasions. The first application*

été déposée par la province de la Saskatchewan et le 7 février 1980, le Comité de révision a décidé que la décision originale devait être modifiée. La deuxième requête a été déposée par Transportation Agency of Saskatchewan *et le 30 août 1980, le Comité de révision a aussi décidé que la décision originale devait être modifiée.*

Décisions et ordonnances citées

Décret d'interdiction d'abandon d'embranchements, daté du 13 novembre 1973
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-6313, datée du 5 août 1969
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-17865, datée du 28 décembre 1973
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-25605, datée du 7 octobre 1977

Lois citées

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 106, 253, 254(3), 254(4), 256 et 257

was filed by the province of Saskatchewan and on February 7, 1980, the Review Committee held that the original decision should be modified. The second application was filed by the Transportation Agency of Saskatchewan and on August 30, 1980, the Review Committee also held that the original decision be modified.

Decisions and Orders referred to

Abandonment of Branch Lines Prohibition Order, dated November 13, 1973
R.T.C. Order No. R-6313, dated August 5, 1969

R.T.C. Order No. R-17865, dated December 28, 1973
R.T.C. Order No. R-25605, dated October 7, 1977

Statutes referred to

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 106, 253, 254(3), 254(4), 256 and 257

ORDONNANCE

Après étude de la requête et des toutes les autres questions pertinentes dont le Comité a pris connaissance et conformément à la Décision du Comité, y relative, rendue le 11 janvier 1979.

Le Comité par les présentes:

Arrête que les montants des pertes réelles relativement à l'embranchement pour chacune des années de comptabilité prescrites sont les suivantes:

Année	Pertes Réelles
1974	$179 580
1975	$285 757
1976	$222 516

et

Le Comité ordonne par les présentes que:

1. La requérante devra, le 31 août 1980, abandonner l'exploitation de l'embranchement depuis Urban (point milliaire 0.0) jusqu'à Sonningdale (point milliaire 29.2), soit une distance de 29.2 milles.

ORDER

Upon consideration of the Application and all other relevant matters of which the Committee has knowledge and in compliance with the Decision of the Committee in respect thereto dated January 11, 1979.

The Committee hereby:

Determines that the amounts of actual loss in respect of the branch line in each of the prescribed accounting years are as follows:

Year	Actual Loss
1974	$179,580
1975	$285,757
1976	$222,516

and

The Committee hereby orders:

1. The Applicant shall on August 31, 1980 abandon the operation of the branch line from Urban (mileage 0.0) to Sonningdale (mileage 29.2), a distance of 29.2 miles.

2. La requérante devra signifier au Comité par écrit les dates auxquelles:

   i) l'exploitation dudit embranchement aura de fait été abandonnée; et

   ii) l'enlèvement des voies ferrées et des autres installations aura été achevé.

DÉCISION

Historique de la requête

La subdivision Asquith de Canadien Pacifique commence à Urban (Saskatchewan), point de la subdivision Wilkie situé entre Saskatoon et Biggar, et s'étend en direction nord jusqu'au bout de la voie ferrée près de Sonningdale, soit une distance de 29.2 milles.

Le 7 avril 1964, Canadien Pacifique déposait une requête auprès de la Commission des transports du Canada, en vertu de ce qu'était alors l'article 168 de la *Loi sur les chemins de fer*, maintenant l'article 106, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Asquith qui, à l'époque, s'étendait au-delà de Sonningdale, c'est-à-dire jusqu'à Baljennie, à une distance de 14.6 milles. La décision relative à ladite requête fut reportée par la Commission dans l'attente de la parution des recommandations de la Commission royale MacPherson sur les transports.

Lorsque la *Loi nationale sur les transports* est entrée en vigueur en 1967, aucune décision n'avait encore été prise au sujet de la requête, et le 10 novembre 1969, Canadien Pacifique informait la Commission canadienne des transports, successeur de la première, conformément à ce qui est maintenant l'article 257 de la *Loi sur les chemins de fer*, de son intention de représenter sa requête, mais cette fois-ci en vertu de l'article 253 de ladite Loi. Par suite de ce changement, la requête en abandon de la subdivision Asquith devenait assujettie aux nouvelles lois relatives aux demandes de subventions et d'abandon d'embranchements.

Par le *décret d'interdiction d'abandon d'embranchements* du 13 novembre 1973, le Gouvernement du Canada décidait d'inclure la subdivision Asquith, ainsi que d'autres embranche-

2. The Applicant shall advise the Committee in writing of the dates upon which:

   i) the operation of the said branch line has been abandoned; and

   ii) the removal of the tracks and other facilities has been completed.

DECISION

History of the Application

The Canadian Pacific Asquith Subdivision commences at Urban, Saskatchewan, a point on the Company's Wilkie Subdivision between Saskatoon and Biggar, and extends northerly to the end of steel near Sonningdale, a distance of 29.2 miles.

On April 7, 1964, under what was then Section 168 of the *Railway Act*, now Section 106, Canadian Pacific applied to the Board of Transport Commissioners for authority to abandon the operation of the Asquith Subdivision, which at that time extended beyond Sonningdale to Baljennie, a further 14.6 miles. A decision on this Application was deferred by the Board, pending the outcome of the recommendations of the MacPherson Royal Commission on Transportation.

When the *National Transportation Act* came into force in 1967, the Application remained in a pending status, and on November 10, 1969, Canadian Pacific, acting under what is now Section 257 of the *Railway Act*, notified the Board's successor, the Canadian Transport Commission, of its election to have the Application dealt with as an application under what is now Section 253 of the Act. This had the effect of bringing the Application to abandon the operation of the Asquith Subdivision under the new laws respecting subsidization and abandonment of branch lines.

By *Abandonment of Branch Lines Prohibition Order* dated November 13, 1973, the Government of Canada included the Asquith Subdivision as well as other unprotected prairie

ments des Prairies non protégés, dans le réseau garanti jusqu'au 1er janvier 1975. D'autres décrets d'interdiction ont par la suite protégé ladite subdivision jusqu'au 30 juin 1977.

Dans l'*ordonnance nº R-17865* du 28 décembre 1973, le Comité déclarait non rentable un certain nombre d'embranchements, dont la subdivision Asquith. Canadien Pacifique reçoit des subventions, en vertu de l'article 256 de la *Loi sur les chemins de fer*, à l'égard des pertes subies dans le cadre de l'exploitation de ladite subdivision.

Historique de la ligne

La subdivision Asquith a été construite en 1909 par la Compagnie de chemin de fer du Pacifique Canadien. Elle était constituée d'une voie de ballastière de 7.3 milles de longueur et était connue sous le nom de Asquith Northerly Branch. En 1928, la voie était prolongée jusqu'à Sonningdale, soit une distance supplémentaire de 22.4 milles et en 1930, jusqu'à Baljennie, une distance de 14.1 milles.

Le 7 octobre 1977, le Comité des transports par chemin de fer délivrait l'*ordonnance nº R-25605*, autorisant l'abandon du tronçon de la subdivision Asquith compris entre un point près de Sonningdale, point milliaire 29.2, et Baljennie, point milliaire 43.8, soit une distance de 14.6 milles.

Description du service

De janvier 1960 à juillet 1963, un train mixte assurait un service hebdomadaire entre Saskatoon et Baljennie. En juillet 1963, ce service n'était assuré que le premier et le troisième mercredis de chaque mois, vu l'expiration du contrat de livraison du courrier. Par suite de modifications apportées à l'horaire en octobre 1963, le service de coach était supprimé.

Depuis, du personnel affecté à Saskatoon assure un service marchandises aller-retour, sur demande et au besoin, dans la subdivision Asquith.

Ces dernières années, la subdivision a été considérée comme une ligne où la neige pose des problèmes, les services ayant été généralement suspendus en hiver et au début du printemps.

branch lines, in the protected network until January 1, 1975. Subsequent Prohibition Orders protected the Asquith Subdivision until June 30, 1977.

On December 28, 1973, by *Order No. R-17865*, the Committee declared a number of branch lines, including the Asquith Subdivision, to be uneconomic lines of railway. Canadian Pacific is currently being subsidized under Section 256 of the *Railway Act* in respect of losses incurred in the operation of the Asquith Subdivision.

History of the Line

The Asquith Subdivision was originally constructed in 1909, by the Canadian Pacific Railway Company, as a ballast pit track, 7.3 miles in length and was known as the Asquith Northerly Branch. In 1928 an additional 22.4 miles were built to Sonningdale and in 1930 the line was extended another 14.1 miles to Baljennie.

On October 7, 1977 the Railway Transport Committee issued *Order No. R-25605* authorizing the abandonment of the operation of that portion of the Asquith Subdivision from a point near Sonningdale (mileage 29.2) to Baljennie (mileage 43.8), a distance of 14.6 miles.

Description of Service

From January, 1960 to July, 1963, a mixed train made one trip a week from Saskatoon to Baljennie. In July, 1963 this mixed train service was reduced to the first and third Wednesday of each month due to the termination of the mail contract. Subsequently the passenger coach was eliminated with the change of timetable in October, 1963.

Since that time, Canadian Pacific has operated freight service on the Asquith Subdivision on an "as and when required" basis by crews operating in turnaround service from Saskatoon.

In recent years, the Asquith Subdivision has been considered a snow-line as operations have generally been suspended during the winter and early spring.

Relevé du trafic
(en wagons complets)

	Environ (p.m. 8.0)		Arelee (p.m. 17.0)		Struan (p.m. 23.0)		Sonningdale (p.m. 28.7)		
	Reçu	Expédié	Reçu	Expédié	Reçu	Expédié	Reçu	Expédié	Total
1972	-	98	-	241	-	192	2	185	718
1973	2	96	-	326	-	199	3	149	775
1974	1	58	-	180	-	105	-	106	450
1975	1	45	1	246	1	169	-	176	639
1976	-	-	-	171	-	156	-	119	446
1977	-	-	-	239	-	164	-	161	564

Une carte illustrant l'embranchement est jointe à la présente en appendice I.

Traffic Summary
(in carloads)

	Environ (mileage 8.0)		Arelee (mileage 17.0)		Struan (mileage 23.0)		Sonningdale (mileage 28.7)		
	In	Out	In	Out	In	Out	In	Out	Total
1972	-	98	-	241	-	192	2	185	718
1973	2	96	-	326	-	199	3	149	775
1974	1	58	-	180	-	105	-	106	450
1975	1	45	1	246	1	169	-	176	639
1976	-	-	-	171	-	156	-	119	446
1977	-	-	-	239	-	164	-	161	564

A map showing the branch line is attached as Appendix I.

État physique

L'état de la subdivision Asquith entre Urban et Sonningdale est dans l'ensemble satisfaisant. Il en va de même pour les rails de 65, 72, 73, 80 et 85 livres. L'état des traverses de bois tendre traité est médiocre et le balast est envahi de mauvaises herbes et de broussailles. L'état des ponceaux faits surtout de tuyaux de métal ondulé de dates de fabrication et de diamètres différents va de bon à satisfaisant et celui des ponceaux de bois est satisfaisant. Le seul pont situé au point millaire 10.4 est en assez bon état.

L'indicateur d'exploitation en vigueur indique que la vitesse maximale permise est de 15 milles à l'heure. En outre, il est interdit aux locomotives Diesel (DRF-30 et 36) de circuler entre les points milliaires 0.7 et 29.2.

Facteurs étudiés par le Comité

Avant de rendre une décision au sujet de la présente requête, le Comité doit tenir compte de toutes les questions intéressant le public, afin de déterminer s'il y a lieu d'abandonner un embranchement non rentable ou un tronçon de celui-ci. Le paragraphe 254(3) de la *Loi sur les chemins de fer* énumère certains éléments particuliers d'intérêt public à étudier. Voici les constatations du Comité relativement auxdits éléments du paragraphe susmentionné.

A. **Pertes réelles subies**

Voici les montants des pertes réelles qu'a déterminés le Comité, conformément aux dispositions de l'ordonnance nº R-6313 et de l'article 253 de la *Loi sur les chemins de fer*, pour 1974, 1975 et 1976:

Année	Coûts totaux $	Recettes $	Pertes réelles $
1974	314,233	134,653	179,580
1975	478,727	192,970	285,757
1976	355,053	132,537	222,516

L'état des "pertes réelles" ventilant les coûts est joint à la présente en appendice II.

Physical Condition

In general, the Asquith Subdivision from Urban to Sonningdale is in fair condition. The rail is a mixture of 65, 72, 73, 80 and 85 pound steel in fair condition. The track ties are softwood, treated and in poor condition. The ballast is fouled with considerable growth of brush and weeds. The culverts are mostly corrugated metal pipes of various diameters and ages in good to fair condition. The wooden box culverts are in fair condition. The one bridge located at mileage 10.4 is in fairly good condition.

The current operating timetable states that the maximum permissible train speed is restricted to 15 miles per hour. In addition, diesel units DRF-30 and 36 are prohibited from operating between mileage 0.7 and mileage 29.2.

Matters Considered by the Committee

In considering the Decision to be made in respect of this Application, the Committee must consider all matters that in its opinion are relevant to the public interest in determining whether an uneconomic branch line or segment thereof should be abandoned. Section 254(3) of the *Railway Act*, enumerates particular elements of the public interest to be considered. The following are the Committee's findings pertaining to the elements of Section 254(3).

A. **Actual Losses Incurred**

The actual losses as determined by the Committee pursuant to the provisions of *Order No. R-6313* and Section 253 of the *Railway Act*, for the years 1974, 1975, and 1976 are as follows:

Year	Total Costs $	Revenues $	Actual Loss $
1974	314,233	134,653	179,580
1975	478,727	192,970	285,757
1976	355,053	132,537	222,516

The Statement of "Actual Loss" which provides more detailed cost information is attached as Appendix II.

B. Autres services de transport

1. Rail

La gare de Canadien Pacifique la plus près offrant un service ferroviaire est située à Perdue, point milliaire 39.3, dans la subdivision Wilkie qui fait partie du réseau ferroviaire de base garanti jusqu'au 1er janvier 2000.

Le Canadien National dessert actuellement Ceepee, point milliaire 89.8, et Maymont, point milliaire 118.0, dans la subdivision Aberdeen ainsi que Asquith, point milliaire 212.5, Kinley, point milliaire 222.1, et Leney, point milliaire 227.6, dans la subdivision Watrous. Ces deux subdivisions font également partie du réseau ferroviaire de base.

Distances approximatives séparant les gares (en milles)

De: / À:	Arelee	Struan	Sonningdale
Perdue	16	24	28
Ceepee	24	23	31
Maymont	28	20	14
Asquith	20	28	35
Kinley	16	24	33
Leney	18	26	30

2. Routes

Le territoire que traverse la voie ferrée est encadré de routes revêtues tous temps, soit la route provinciale n° 4 à l'ouest entre North Battleford et Biggar; la route provinciale n° 14 au sud entre Biggar et Saskatoon qui passe par Urban; la route provinciale n° 376 à l'est entre Urban et Maymont et la route provinciale Yellowhead n° 16, entre Saskatoon et North Battleford via Maymont. La route n° 376 longe la subdivision Asquith jusqu'à Sonningdale et continue en direction nord, traversant la rivière Saskatchewan Nord jusqu'à Maymont. Différents chemins d'interconnexion et d'exploitation, dont l'état est satisfaisant, assurent l'accès des collectivités de la région aux grandes routes.

Canadien Pacifique et Schultze Transport de Saskatoon assurent un service hebdomadaire de

B. Alternative Transportation Services

1. Rail

The nearest Canadian Pacific station at which train service is available is at Perdue (mileage 39.3) on the Wilkie Subdivision. This Subdivision forms part of the Basic Rail Network and is protected until January 1, 2000.

Canadian National train service is presently available at Ceepee (mileage 89.8) and Maymont (mileage 118.0) on the Aberdeen Subdivision as well as Asquith (mileage 212.5), Kinley (mileage 222.1) and Leney (mileage 227.6) on the Watrous Subdivision. These two Subdivisions are included in the Basic Rail Network.

Approximate Distances to Alternative Stations (Highway Miles)

From: / To:	Arelee	Struan	Sonningdale
Perdue	16	24	28
Ceepee	24	23	31
Maymont	28	20	14
Asquith	20	28	35
Kinley	16	24	33
Leney	18	26	30

2. Highways

The territory surrounding this line is bordered by paved, all weather highways; Saskatchewan Provincial Highway 4 to the west between North Battleford and Biggar; Provincial Highway 14 to the south between Biggar and Saskatoon through Urban; Provincial Highway 376 to the east between Urban and Maymont; Yellowhead Highway 16 between Saskatoon and North Battleford through Maymont. Highway 376 is adjacent to the Asquith Subdivision as far as Sonningdale and continues north over the North Saskatchewan River to Maymont. A variety of grid and market roads wich are in fair condition provide access from this area to the major highways.

Canadian Pacific interlines their express shipments with Schultze Transport of Saskatoon

messagerie aux collectivités de la subdivision Asquith.

C. Conséquences sur les autres lignes ou transporteurs

Depuis que le silo à Environ a été fermé en 1975 et que le grain stocké y a été retiré, seuls trois points d'expédition sont en activité sur la ligne à savoir, Arelee, Struan et Sonningdale. Les silos de la Saskatchewan Wheat Pool à Arelee et à Sonningdale (qui ont une capacité respective de 89 000 boisseaux), ainsi que ceux de United Grain Growers Limited à Arelee (capacité de 130 500 boisseaux) et à Struan (capacité de 125 000 boisseaux) sont les principales sources de trafic sur la ligne en cause. L'examen du nombre total de wagons acheminés annuellement sur cette ligne révèle que le trafic est passé de 718 wagons complets en 1972 à 564 en 1977. Advenant l'abandon de la subdivision Asquith, le grain acheminé aux silos de la ligne serait détourné vers les autres points de livraison situés sur les lignes adjacentes. Malgré la nécessité éventuelle d'accroître le service ferroviaire en vue d'acheminer le trafic qui serait détourné de la subdivision Asquith, on estime que les installations de transport et de manutention du grain sur les lignes adjacentes peuvent absorber toute augmentation de trafic.

D. Conséquences économiques de l'abandon

L'abandon de la subdivision en cause augmenterait la distance entre les fermes et les silos, ce qui causerait quelques ennuis aux usagers autorisés livrant actuellement du grain aux silos de la ligne. D'autres services ferroviaires et installations de manutention du grain se trouvent à un certain nombre d'endroits situés à une distance raisonnable de la subdivision Asquith. L'abandon de la ligne en cause n'aurait qu'une incidence négligeable sur l'économie de la région.

Aucune autre industrie de la région ne serait désavantagée par l'abandon de l'embranchement en cause.

Par ailleurs, celui-ci n'aurait qu'une incidence négligeable sur le personnel de Canadien

on a schedule of one trip per week to the communities located in the area of the Asquith Subdivision.

C. Effects on Other Lines or Carriers

Since the closure of the elevator at Environ in 1975 and the subsequent removal of the grain in storage at this facility, there have been only three active shipping points on this line, namely, Arelee, Struan and Sonningdale. Saskatchewan Wheat Pool's elevators at Arelee (capacity 89,000 bushels) and Sonningdale (capacity 89,000 bushels) as well as United Grain Growers Limited's elevators at Arelee (capacity 130,500 bushels) and Struan (capacity 125,000 bushels) are the major sources of traffic on the line. In considering the total number of car loads shipped annually on the line, there has been a decline from 718 carloads in 1972 to 564 carloads in 1977. If the Asquith Subdivision were abandoned the grain currently delivered to the elevators on the line would be diverted to alternative delivery points on the adjacent lines. Notwithstanding any increase in train service which may be required to handle the carload traffic which would be diverted from the Asquith Subdivision, the transportation and grain handling facilities available on the adjacent lines are considered adequate to handle this increase in traffic.

D. Economic Effects of Abandonment

In the event this Subdivision were abandoned, there would be an increase in the farm to grain elevator hauling distances, thereby resulting in some inconvenience to permit holders who presently deliver grain to the elevators on this line. Alternative rail services and grain handling facilities are available at a numbr of locations within a reasonable distance of the Asquith Subdivision. Abandonment of this line would have a minimal effect on the economy of the area.

There are no other industries in the area which would be adversely affected in the event this branch line were abandoned.

If this branch line were abandoned, there would be a negligible effect on the employment

Pacifique affecté au transport et à l'entretien de la voie, puisqu'au cours des dernières années, seul un service irrégulier a été assuré et seul le travail minimal d'entretien y a été exécuté.

E. Possibilités de transformation de l'exploitation

Il semble qu'aucune modification de l'exploitation ne pourrait rendre possible le maintien en service de la subdivision. Étant donné que d'autres installations sont situées à des distances raisonnables et que le volume de trafic acheminé sur la ligne est limité, on estime impossible de relier cette voie à toute autre voie ferrée de la région.

F. Avenir de la région

La région en cause se livre principalement à l'agriculture, plus particulièrement à la production de grain. À l'ouest de la ligne, du terrain est actuellement défriché, puis ensemencé. Bien que cette activité puisse entraîner une augmentation du volume du grain à acheminer, on considère que les autres installations ferroviaires de la région peuvent faire face aux besoins futurs et que l'abandon de la ligne ne nuirait pas à l'expansion agricole de la région. De plus, il est peu probable que de nouvelles entreprises industrielles nécessitant un tel service soient implantées dans un avenir prévisible.

Nous avons étudié toutes les questions susmentionnées, et nos constatations à leur sujet sont telles que nous les avons énoncées. Nous tenons toutefois à souligner une autre question d'intérêt public, vu son importance.

En avril 1975, le Gouvernement du Canada chargeait la Commission sur la manutention et le transport du grain, soit la Commission Hall, d'enquêter sur le sort que l'on devrait réserver aux 6 283 milles d'embranchements des Prairies qui ne faisaient pas partie du réseau ferroviaire de base garanti jusqu'au 1er janvier 2000. Les 6 283 milles en question étaient protégés par décret contre l'abandon jusqu'au 30 juin 1977 pendant que la Commission menait son étude. En mai 1977 paraissait le rapport de la *Commission Hall* qui renfermait de nombreuses recommandations importantes au Gouvernement du Cana-

of Canadian Pacific's transportation and maintenance-of-way employees due to the fact that in recent years there has only been irregular train service on the line and only essential maintenance work performed.

E. Feasibility of Operational Changes

There would not appear to be any operational changes which could be implemented to make it feasible to retain this branch line as an operating line. Since alternative facilities are available within reasonable distances and due to the limited volume of traffic generated, it is not considered feasible to interconnect this line with any other rail line in the area.

F. Future of the Area

The area surrounding the Asquith Subdivision is devoted primarily to agricultural activities, particularly grain production. To the west of this line, more land is being cleared and put into grain production. Although this may result in an increase in the volume of grain to be shipped from this area, it is considered that the remaining rail facilities in the area are sufficient to meet future requirements and that abandonment of this line would not have a detrimental effect on the future agricultural development of the area. It is also considered unlikely that industrial development requiring rail service will occur in the foreseeable future.

We have considered all of the matters outlined above and our findings concerning them are as stated. There is another element of public interest however which we consider merits attention.

In April 1975, the Government of Canada appointed the Grain Handling and Transportation Commission - the Hall Commission - to investigate the future disposition of 6,283 miles of branch lines in the Prairie Provinces that were not part of the Basic Rail Network guaranteed to January 1, 2000. The 6,283 miles of lines were protected against abandonment by Orders-in-Council to June 30, 1977, while the *Hall Commission* made its evaluation. In May 1977, the Report of the *Hall Commission* was issued. It contained many important recommendations to the Government of Canada, one of which was

da, dont l'une visant l'abandon de 2 165 milles d'embranchements désignés entre 1977 et 1981. On accorda aucune protection à ces embranchements qui devinrent assujettis aux dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* relatives à l'abandon. Il était donc loisible aux compagnies ferroviaires de demander l'abandon du service si elles ne l'avaient pas encore fait, et on a autorisé de cette façon la Commission canadienne des transports à étudier toutes les requêtes en abandon d'embranchements compris dans les 2 165 milles non protégés. La subdivision Asquith de Canadien Pacifique est l'une de ces lignes.

La *Commission Hall* recommandait que la subdivision Asquith, entre Urban et Sonningdale, soit abandonnée en 1980 et que les entreprises auxquelles appartiennent les silos à Arelee ainsi que le Comité de développement ferroviaire des Prairies donnent la priorité à la construction d'un silo éloigné de la ligne à Arelee même.

Conclusions

Nous avons pris en considération tous les documents versés au dossier, y compris les observations et les recommandations de la *Commission Hall*. Nous en sommes venus à la conclusion que la subdivision Asquith, entre Urban et Sonningdale, n'est plus essentielle au transport du grain et d'autres marchandises dans la région. Il n'existe d'ailleurs en bordure de l'embranchement aucune autre industrie nécessitant des services ferroviaires, et rien ne laisse prévoir que des industries nécessitant un tel service seront implantées dans l'avenir.

Dans un document envoyé par le *Asquith Rail Line Retention Committee*, celui-ci recommandait que la subdivision, entre Urban et Sonningdale, fasse partie du réseau ferroviaire de base afin de continuer la desserte des collectivités agricoles de la région. Le gouvernement de la Saskatchewan est également d'avis qu'il y aurait lieu de maintenir le service jusqu'à Sonningdale toutefois, s'il était inacceptable de le faire, il serait essentiel de le maintenir jusqu'à Arelee.

Étant donné le nombre de wagons complets acheminés sur cet embranchement et la disponibilité d'autres moyens de transport et installations de manutention du grain dans une

that 2,165 designated miles of branch lines be abandoned between 1977 to 1981. Further protection was not afforded these branch lines and they became subject to the abandonment provisions of the *Railway Act*. The railway companies were free to apply for abandonment where this had not already been done, and the Canadian Transport Commission was thereby permitted to deal with all the applications to abandon the branch lines included in the 2,165 miles left unprotected. Canadian Pacific's Asquith Subdivision is one of those lines.

With respect to the Asquith Subdivision from Urban to Sonningdale, the *Hall Commission* recommended that it be abandoned in 1980 and that the elevator companies at Arelee and the Prairie Rail Authority give priority to the establishment of an off-line elevator at that point.

Conclusions

We have taken into account all of the material on record, including the observations and recommendations of the *Hall Commission*. We have concluded that the Asquith Subdivision from Urban to Sonningdale is no longer essential for the transportation of grain or non-grain commodities in the area. There are no other industries located on this branch line which require rail service and we found no evidence indicating plans for industrial or resource development which would require rail service in the future.

In a submission received from the Asquith Rail Line Retention Committee it was recommended that the Subdivision from Urban to Sonningdale be included in the Basic Rail Network in order to provide continued service to the farming community. The Government of Saskatchewan also supports the view that service should be retained to Sonningdale however, should this prove to be unacceptable, the bare minimum would be the retention of rail service as far as Arelee.

In view of the number of carloads offered on this branch line and the availability of alternative transportation and grain handling facilities within a reasonable trucking distance, the

distance raisonnable par route, le Comité ne peut approuver la première des recommandations susmentionnées.

Le trafic actuel de wagons complets à Arelee, Struan et Sonningdale ne peut justifier le maintien en service de la ligne à long terme. Dans son rapport, la *Commission Hall* recommandait que les compagnies auxquelles appartiennent les silos à Arelee ainsi que le Comité de développement ferroviaire des Prairies donnent la priorité à la construction d'un silo éloigné de la ligne à Arelee même. Toutefois, ces compagnies sur la ligne n'ont manifesté aucun intérêt envers la prise d'une telle mesure à l'heure actuelle.

Les producteurs qui livrent actuellement leur grain aux silos de cette ligne seraient quelque peu incommodés pour adapter leur mode de livraison à la suite de l'abandon de ladite ligne. Néanmoins, nous ne pouvons justifier la remise en état de l'entretien permanent de la ligne afin d'éviter ce désagrément. Comme nous l'avons déjà affirmé, les silos d'autres points de livraison se trouvent à des distances raisonnables et sont jugés suffisants pour prendre en charge les quantités supplémentaires de grain qui seraient détournées vers eux.

Pour ces raisons, nous en sommes venus à la conclusion qu'il est dans l'intérêt public d'abandonner l'exploitation de la subdivision Asquith entre Urban, point milliaire 0.0, et Sonningdale, point milliaire 29.2.

Lorsqu'il y a abandon, et que les voies et autres installations sont enlevées, l'emprise restante cesse de relever de la Commission canadienne des transports. Il ne nous appartient donc pas de dicter à Canadien Pacifique la manière dont elle disposera de son emprise, ni de rendre une ordonnance autorisant l'abandon à la condition que certaines dispositions particulières soient prises à cet égard.

Le paragraphe 254(4) de la *Loi sur les chemins de fer* prévoit ce qui suit:

254(4)

Si la Commission décide que l'exploitation d'un embranchement non rentable ou de tronçons de celui-ci doivent être abandonnés,

Committee cannot agree with the recommendation that this Subdivision be considered for inclusion in the Basic Rail Network.

The current level of carload traffic at Arelee, Struan and Sonningdale is not sufficient to warrant long term retention of this line. In its report the *Hall Commission* recommended that the elevator companies at Arelee and the Prairie Rail Authority, give priority to the establishment of an off-line elevator at this point. The elevator companies on the line have not indicated any interest in establishing such an operation at this time.

Producers who currently deliver grain to the elevators on this line would experience some inconvenience in adjusting their delivery patterns as a result of the abandonment of this line. Nevertheless, we cannot justify the rehabilitation and continued maintenance of this line for long term operation to avoid this inconvenience. As previously mentioned, elevator facilities at alternative delivery points are within reasonable distances and they are considered adequate to handle the additional grain which will be diverted to them.

For these reasons, we have concluded that it is in the public interest to abandon the operation of the Asquith Subdivision from Urban (mileage 0.0) to Sonningdale (mileage 29.2).

When the abandonment takes place, and the tracks and other facilities are removed, the right-of-way will cease to be subject ot the jurisdiction of the Canadian Transport Commission. Consequently, we have no authority either to direct Canadian Pacific as to the manner in which it can dispose of its right-of-way, or to make the Order authorizing abandonment conditional upon the right-of-way being dealt with in any particular manner.

Subsection (4) of Section 254 of the *Railway Act* provides as follows:

254 (4)

If the Commission determines that the operation of an uneconomic branch line or segments thereof should be abandoned, the Commis-

elle doit fixer par ordonnance les dates qui lui semblent être d'intérêt public pour l'abandon de l'exploitation de la ligne ou de tronçons de celle-ci; mais une date d'abandon ne doit tomber

a) ni avant le trentième jour qui suit la date de l'ordonnance; et

b) ni après que cinq ans se sont écoulés à compter de la date de l'ordonnance.

La Loi prévoit que notre décision soit rendue par voie d'ordonnance du Comité des transports par chemin de fer, autorisant Canadien Pacifique à abandonner l'exploitation du tronçon de la subdivision Asquith entre Urban, point milliaire 0.0, et Sonningdale, point milliaire 29.2 et ce, à une date appropriée. En fixant cette date, nous ne devons surtout pas oublier les dispositions de l'alinéa 254(3)c) de la *Loi sur les chemins de fer*, qui nous demande d'examiner le laps de temps raisonnablement nécessaire pour adapter les installations qui dépendent en tout ou en partie du service assuré par l'embranchement, de sorte que l'économie de la région desservie en souffre le moins possible.

Nous croyons qu'il est de notre devoir d'appliquer la loi de façon à éviter tout inconvénient inutile aux usagers autorisés actuels de la ligne et d'accorder aux entreprises de grain exploitant dans la région le délai voulu pour bien planifier la construction, l'addition ou l'amélioration de silos du réseau ferroviaire de base et expédier le grain de cette ligne à la suite de l'abandon. Pour ce faire, nous délivrons une ordonnance autorisant l'abandon de l'exploitation de la subdivision Asquith à la fin du mois d'août 1980, à moins qu'avant cette date, le Comité des transports par chemin de fer ne prenne connaissance de faits essentiels qui, de son avis, sont d'une importance telle qu'il y a lieu de remettre l'abandon à une date ultérieure, afin de permettre l'examen desdits faits.

La date d'entrée en vigueur de l'abandon a été fixée au 31 août 1980, ce qui devrait laisser un délai suffisant pour la cessation graduelle de l'exploitation des silos de cet embranchement et pour que les compagnies chargées du transport

sion shall by order fix such dates for the abandonment of the operation of the line or segments thereof as to the Commission appear to be in the public interest; but an abandonment date shall be

a) not earlier than thirty days from the date of the order; and

b) not later than five years from the date of the order.

It follows that the law requires our decision to be made effective through an Order of the Railway Transport Committee ordering Canadian Pacific to abandon the operation of the Asquith Subdivision from Urban (mileage 0.0) to Sonningdale (mileage 29.2) on an appropriate date. In establishing this date, we must be particularly mindful of the provisions of paragraph (c) of Section 254(3) of the *Railway Act* which require us to consider the period of time reasonably required for the purpose of adjusting any facilities, wholly or in part dependent on the services provided by the branch line, with the least disruption to the economy of the area served by the line.

It is our duty to apply the law in such a way as to avoid any unnecessary inconvenience to the permit holders who presently utilize this line and to allow the grain companies operating in the area sufficient lead time to adequately plan the construction, addition or upgrading of elevators on the basic rail network to adequately handle grain which will move from this line following abandonment. These objectives can be accomplished by issuing an Order effecting the abandonment of the Asquith Subdivision at the end of August, 1980, unless before that date the Railway Transport Committee is persuaded that material facts have come to light which are so important as to require postponement of the date of abandonment for such time as we may need to consider them.

The effective date of abandonment will be August 31, 1980 which should provide sufficient time for the phasing out of the operations of the elevators on this branch line and allow the grain transportation authorities enough time to re-

du grain retirent des silos la totalité du grain emmagasiné avant l'interruption des services ferroviaires. Une ordonnance sera émise en conséquence.

move all the grain in storage before rail operations cease. An Order will issue accordingly.

Annexe II

Renvois de

l'État des "pertes réelles"

Chemin de fer : Canadien Pacifique Limitée
Subdivision : Asquith
Entre : Urban et Sonningdale
Points milliaires: 0.0 et 29.2

1974 1975 1976

Les lettres figurant entre parenthèses après les chiffres de la colonne des frais rejetés de l'état des pertes réelles indiquent que ces rejets sont fondés sur une ou plusieurs des raisons suivantes:

a) Ces rejets découlent de redressements apportés aux divers facteurs qui pris ensemble déterminent la valeur de récupération utilisée comme base dans le calcul du coût du capital.

b) Le Comité est d'avis que ces frais ne sont pas évitables dans le cas de l'abandon de la ligne. Les montants soumis ont donc été rejetés.

c) Le Comité a réduit, au maximum permis, les facteurs de variation des coûts unitaires.

d) Il existe des cas où les frais sont exprimés en pourcentage d'autres frais, et lorsque le Comité a rejeté partiellement ces autres frais, il s'ensuit que les frais exprimés en pourcentage doivent être réduits dans la même proportion.

e) Les chiffres soumis par la compagnie ne correspondent pas aux montants considérés comme évitables dans le cas de l'abandon.

Appendix II

Footnotes To:

Statement of "Actual Loss"

Railway : Canadian Pacific
Subdivision : Asquith
Between : Urban and Sonningdale
Mileages : 0.0 and 29.2

1974 1975 1976

The letters appearing in brackets after the figures in the disallowance column in the Statement of "Actual Loss" indicate that such disallowances are based on one or more of the following reasons:

(a) These disallowances stem from adjustments to the various factors which together determine the salvage value which is used as the basis for calculating cost of capital.

(b) The Committee is of the opinion that these costs are not avoidable with the abandonment of this line, therefore disallowances have been made accordingly.

(c) The Committee has reduced variability factors as contained in the unit costs to the maximum allowable.

(d) There are instances in which costs are expressed as ratios of other costs, and whenever the Comittee has made disallowances in such other costs, consequential reductions are necessarily made to the costs expressed as ratios.

(e) The submission of the company did not support the amounts shown as avoidable in the event of abandonment.

Relative aux articles 252 à 258 de la Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2

Relative à la distinction entre une ligne principale et un embranchement

Relative à la division d'embranchements en tronçons par les compagnies de chemin de fer

Relative à la question de savoir s'il convient ou non d'inclure dans le calcul de la perte réelle d'un embranchement le trafic "de transport intermédiaire" acheminé sur les embranchements

Répertorié: Re Subventions aux sociétés ferroviaires

Comité des transports par chemin de fer: D.H. Jones, c.r. (président), G.F. Lafferty et A.H. Carver.

Date de la décision: le 22 janvier 1979
Dossier n°: 49305.2

Transport par chemin de fer - Demandes de subventions - Exploitation d'embranchements non rentables - Définitions d'"embranchement" et de "ligne principale" - Importance des subventions - Tronçons d'embranchements et trafic ferroviaire des lignes à fonction de transport intermédiaire.

En vertu des articles 256 et 258 de la Loi sur les chemins de fer, *les compagnies ferroviaires ont droit de demander des subventions pour des pertes subies dans l'exploitation d'"embranchements" non rentables. Le Canadien Pacifique (CP), et le Canadien National (CN) ont présenté de telles demandes de subventions concernant certaines parties des lignes ferroviaires qu'ils exploitent. Ces demandes obligent le C.T.C.F. à formuler des définitions d'embranchements par opposition à des lignes principales et également à définir les parties de ces lignes qui sont désignées sous le nom de "tronçons" et de lignes de "trafic en transport intermédiaire". Les compagnies ferroviaires ont présenté des observations à l'appui des définitions qu'elles préconisent.*

Décision: *Pour être en mesure d'élaborer une définition d'"embranchement", il est nécessaire en premier lieu de formuler une définition de "ligne principale" à l'égard de laquelle le Comité se fonde sur trois "objectifs directeurs": (a) mettre*

In the matter of sections 252 to 258 of the Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2

In the matter of the distinction between a main line and a branch line

In the matter of the segmentation by railway companies of their branch lines

And in the matter of whether or not "bridge" traffic carried on branch lines should be included in the calculation of the actual loss of a branch line

Indexed as: Re Subsidies to Railways

Railway Transport Committee: D.H. Jones, Q.C. (Chairman), G.F. Lafferty and A.H. Carver.

Date of Decision: January 22, 1979
File No.: 49305.2

Railway transport - Subsidy claims - Uneconomic branch line operations - Definitions of "branch line" and "main line" - Extent of subsidies - Segments of branch lines and rail traffic "bridged" over claimed lines.

Under ss. 256 and 258 of the Railway Act, *railways are entitled to subsidy claims for losses incurred by operation of uneconomic "branch lines." The Canadian Pacific (CP) and Canadian National Railways (CN) claimed such subsidies in respect to certain portions of their operations in the Prairie Provinces. The claims require the Railway Transport Committee to elaborate definitions of branch lines as opposed to main lines, and of portions thereof referred to as "segments" and "bridge traffic." The railways submitted arguments for the adoption of their definitions.*

Decision: *In order to define "branch line", it is necessary first to define "main line" for which the Committee adopts three "guiding objectives": (a) to provide a national network to serve the nation's internal needs; (b) to provide necessary links to*

en oeuvre un réseau national permettant de satisfaire aux besoins intérieurs du pays; (b) assurer les liaisons nécessaires avec les réseaux de transport international; et (c) maintenir des liaisons qui constituent un élément important de l'identité nationale. Les "lignes principales" sont par conséquent définies comme celles qui participent à ces trois objectifs et qui témoignent d'une certaine "densité-seuil" de trafic. L'article 252 de la Loi sur les chemins de fer *définit les "embranchements" comme des lignes ferroviaires "auxiliaires, secondaires, locales ou de dérivation".*

L'alinéa 258(2) de la Loi sur les chemins de fer *permet de verser des subventions à l'endroit de "tronçons" d'embranchements lorsque ces tronçons constituent: (a) "l'extrémité de voie" d'embranchements rentables; (b) ou des tronçons non-rentables d'embranchements autrement rentables lorsque ces tronçons sont situés ailleurs qu'à l'extrémité de voie. Bien sûr, il faudrait s'assurer qu'un tronçon ne faisant pas l'objet d'une demande ne soit effectivement isolé du reste du réseau au cas où le tronçon faisant l'objet de la demande serait abandonné.*

La Loi *ne permet pas le versement de subventions fondées sur les pertes afférentes au trafic "en transport intermédiaire" sur les lignes faisant l'objet de demandes: c'est-à-dire, le trafic qui ne fait que passer sur la ligne et qui n'a ni son origine ni sa destination sur la ligne faisant l'objet d'une demande.*

N.D.L.R.: *Dans* Re CP Limitée et la C.C.T. (1980), *111 D.L.R. (3d) 92, la Cour d'appel fédérale jugea que le C.T.C.F. n'était pas habilité à ordonner à la compagnie ferroviaire appelante de redéposer les réclamations pertinentes en vertu de l'art. 258 de la* Loi sur les chemins de fer.

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance du C.T.C.F. n° 123994, datée du 5 avril 1967
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-6313, datée du 5 août 1969

Lois citées

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 252 à 259 et 329

international networks; and (c) to maintain links important to the nation's identity. "Main lines" are hereby defined as those which contribute to these objectives, and on which a certain "threshold density" of traffic is found. "Branch lines" are defined in s.252 of the Railway Act *as "subsidiary, secondary, local or feeder" lines.*

Section 258(2) of the Railway Act *allows subsidies on uneconomical segments of branch lines, where such segments are either "stub ends" of economic lines or uneconomic segments of otherwise profitable lines where such segments are located elsewhere, "providing that any segment not claimed for subsidy would not be effectively isolated from the rest of the network, if the claimed segment of line were abandoned".*

The Act *does not allow subsidies based on losses calculated from rail traffic "bridged" over claimed lines, i.e., merely passing over and not originating or terminating on the claimed line.*

Editor's note: *In* Re CP Limited and C.T.C. (1980) *111 D.L.R. (3d) 92, the Federal Court of Appeal held that the R.T.C. had no jurisdiction to require the appellant railway to refile the relevant claims under s. 258 of the* Railway Act.

Decisions and Orders referred to

R.T.C. Order No. 123994, dated April 5, 1967

R.T.C. Order No. R-6313, dated August 5, 1969

Statutes referred to

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 252 to 259 and s. 329

DÉCISION

Introduction

En vertu des dispositions des articles 256 et 258 de la *Loi sur les chemins de fer*, les compagnies ferroviaires sont en droit de déposer des demandes de subventions établies conformément à *l'ordonnance sur les frais n° R-6313* pour des pertes subies dans l'exploitation d'embranchements non rentables. Dans les demandes que les compagnies ferroviaires ont déposées au fil des ans aux termes de ces articles de la Loi, 97% approximativement du montant total en dollars qui a été réclamé se rapportent à des lignes des trois provinces des Prairies. Le Comité, lorsqu'il a examiné ces demandes pour déterminer le montant des subventions à payer, a rencontré trois problèmes majeurs dans la manière dont les compagnies ferroviaires abordaient la question, qui exigeaient une plus ample étude et une solution définitive. En premier lieu, des demandes ont été présentées pour des lignes de chemin de fer dont les caractéristiques sont telles qu'elles ne peuvent remplir les conditions requises pour constituer des embranchements aux termes de l'article 252 de la *Loi sur les chemins de fer*. Un deuxième groupe de demandes ont été établies pour des tronçons de lignes de chemin de fer de telle sorte qu'un certain volume de trafic, semblant dépendre entièrement de ces lignes, a été écarté des réclamations. Enfin, certaines demandes ont été soumises pour des lignes qui remplissent une fonction de transport intermédiaire pour une partie considérable du trafic acheminé, mais tous les frais et tous les revenus afférents à ce trafic ont été exclus du calcul de la perte réelle pour ces lignes. Ces deux dernières façons de procéder pouvaient n'être pas conformes à l'intention de la *Loi sur les chemins de fer* et/ou de l'*ordonnance sur les frais*.

Les questions ci-dessus, qui demandaient à être résolues, ont été désignées comme suit:

- Question de la distinction entre ligne principale et embranchement
- Question de la division de lignes en tronçons
- Question du trafic de transport intermédiaire

La publication de la présente décision, qui résout ces questions, permettra de statuer sur des de-

DECISION

Introduction

Under the provisions of Sections 256 and 258 of the *Railway Act*, the Railways are entitled to submit subsidy claims, prepared in accordance with the *Cost Order R-6313*, for losses incurred in the operation of uneconomic branch lines. Of the claims which the Railways have submitted over the years pursuant to these sections of the Act, some 97% of the total dollars claimed are in respect of lines in the three Prairie Provinces. In reviewing these claims and determining the amounts of subsidy payable, the Committee has encountered three major problems with the Railways' approach requiring further consideration and final resolution. Firstly, claims have been submitted for rail lines whose characteristics are such that they may not qualify as branch lines pursuant to Section 252 of the *Railway Act*. A second group of claims has been submitted for segments of railway lines such that certain traffic, which would appear to be totally dependent upon these lines, has been excluded from the claims. Finally, some claims have been submitted for lines which perform a bridge function for a considerable portion of the traffic carried, yet all of the costs and revenues of this traffic have not been included in the calculation of the actual loss for these lines The latter two approaches may not be in accordance with the intent of the *Railway Act* and/or the *Cost Order*.

The foregoing issues requiring resolution have been referred to as:

- The Main Line/Branch Line Issue
- The Segmentation Issue
- The Bridge Traffic Issue

The issuance of this decision, which resolves these issues, will result in the disposition of pre-

mandes de subventions précédemment contestées et fournira aux compagnies erroviaires des directives à suivre lorsqu'elles établiront à l'avenir leurs demandes.

Bien que le réseau de lignes principales ait été déterminé sur la base de principes applicables aux lignes de chemin de fer dans tout le pays, la présente décision se borne à la désignation de lignes dans les provinces des Prairies. Au cas où des demandes seraient présentées dans l'avenir pour des lignes de nature contestable, dont la présente décision ne traite pas de façon explicite, les principes ici énoncés seront applicables. De plus, le Comité reconnaît la nature sujette à changements du réseau de transports et la nécessité de révisions périodiques des désignations que contient la présente décision, pour tenir compte des conditions existantes. Ces révisions seront dictées par l'évolution des conditions technologiques et socio-économiques qui exercent leur influence sur le réseau.

La question de la distinction entre ligne principale et embranchement

Cette question a trait à la classification des lignes ferroviaires au Canada, aux fins de l'application des articles 252 à 259 de la *Loi sur les chemins de fer*, relatifs aux procédures d'abandon à suivre et au versement de subventions pour les embranchements non rentables. Le problème de la classification des lignes de chemin de fer découle de l'article 252, qui définit ce qu'est un embranchement et détermine ainsi les lignes qui peuvent être prises en considération aux termes des articles 252 à 259 de la *Loi sur les chemins de fer* et d'autres règlements relatifs aux embranchements.

L'article 252 donne la définition suivante de l'embranchement:

> une ligne de chemin de fer située au Canada, qui relève d'une compagnie assujettie à la juridiction du Parlement et qui, par rapport à une ligne principale du système ferroviaire de la compagnie situé au Canada et dont elle fait partie, constitue une ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer, et comprend toute partie de cette ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer;

viously questionable subsidy claims and will provide the Railways with guidelines for use in the preparation of future subsidy claims.

Although the main line network has been determined on the basis of principles applicable to railway lines in the entire country, this decision limits itself to the designation of lines in the Prairie Provinces. Should claims be submitted in the future on lines of questionable nature, not explicitly dealt with by this decision, the principles enunciated herein shall apply. Furthermore, the Committee recognizes the changing nature of the transportation system and the need for periodic reviews of the designations contained in this decision to reflect current conditions. Such reviews will be dictated by changes in technological and socio-economic factors which impact the system.

The Main Line/Branch Line Issue

This issue concerns the classification of rail lines in Canada for the purpose of administering Sections 252 to 259 of the *Railway Act* pertaining to the abandonment procedures to be followed and to the payment of subsidies for uneconomic branch lines. The problem of classifying rail lines arises from Section 252 which defines a branch line and thus determines those lines subject to consideration under Sections 252 to 259 of the *Railway Act* and other regulations pertaining to branch lines.

Section 252 defines a branch line as follows:

> a line of railway in Canada of a railway company that is subject to the jurisdiction of Parliament that, relative to a main line within the company's railway system in Canada of which it forms a part, is a subsidiary, secondary, local or feeder line of railway, and includes a part of such subsidiary, secondary, local or feeder line of railway.

Il ressort clairement de cette définition que l'on ne peut déclarer qu'une ligne de chemin de fer constitue un embranchement si l'on n'a pas déterminé les caractéristiques d'une ligne principale. Or, la *Loi sur les chemins de fer* ne donne pas la définition d'une ligne principale et elle ne contient pas d'indication définitive en ce qui concerne les caractéristiques qu'une ligne doit posséder pour être considérée comme une ligne principale. Il est donc nécessaire de déterminer avant tout ce qui constitue une ligne principale et de définir pour chaque compagnie de chemin de fer son réseau de lignes principales, avant de pouvoir déterminer quelles lignes ferroviaires peuvent être considérées comme des embranchements.

It is clear from this definition that no line of railway can be declared to be a branch line until one has determined the characteristics of a main line. However, the *Railway Act* does not provide a definition of a main line, nor does it provide a definitive statement as to the characteristics which a line must possess in order to be considered a main line. Hence, it is necessary to first ascertain what constitutes a main line and define for each Railway company its main line network before it can be determined which lines of railway may be considered to be branch lines.

Une étude de la jurisprudence a abouti à la conclusion qu'il n'existe, à part la définition que donne l'article 252 de la *Loi sur les chemins de fer*, aucune autre définition qui apporterait des éclaircissements sur la distinction à faire entre lignes principales et embranchements. Il est donc nécessaire d'examiner les réseaux ferroviaires dont il s'agit et d'établir, pour chaque compagnie de chemin de fer, un réseau de lignes principales. Cela permettra au Comité de déterminer ensuite les lignes qui peuvent, aux termes des articles 252 à 259 de la *Loi sur les chemins de fer*, être considérées comme des embranchements.

After a search of jurisprudence it was concluded that other than the definition provided by Section 252 of the *Railway Act*, no other definitions exist to clarify the distinction which must be made between main lines and branch lines. Therefore, it is necessary to review the appropriate railway networks and establish a main line network for each Railway company. This will enable the Committee to then determine those lines which may, pursuant to Sections 252 to 259 of the *Railway Act*, be considered to be branch lines.

Au fil des ans, le montant impayé sur les réclamations relatives à des exercices antérieurs est devenu considérable, ce qui s'explique par l'écart entre les demandes et les paiements. Les compagnies ferroviaires, en se fondant sur leur interprétation de la Loi, ont présenté des demandes de subventions pour un certain nombre de lignes dont le Comité des transports par chemin de fer a jugé douteux qu'elles remplissent les conditions requises. Ces demandes constituent une proportion considérable du montant total en suspens impayé. Les demandes des compagnies ferroviaires qui dependent de l'interprétation et de la clarification de la définition de la ligne principale s'élèvent à 77,6 millions de dollars pour la période 1967-1976, ce qui montre l'importance de cette question particulière. Une priorité élevée a donc été attribuée à sa solution.

Over the years there has been a significant amount outstanding on the claims of prior years which is attributable to the difference between claims and payments. The Railways have, based upon their interpretation of the Act, submitted subsidy claims on a number of lines which the Railway Transport Committee regarded to be of questionable eligibility. These claims make up a considerable portion of the total amount outstanding. Railway claims dependent upon the interpretation and clarification of the main line definition amount to $77.6 million for the period 1967-76 which illustrates the importance of this particular issue. Therefore, a high priority has been ascribed to its resolution.

Étant donné que la législation n'avait pas établi de directives pour la désignation des lignes principales, le Comité a décidé de payer des subventions pour les lignes jugées les moins con-

As no guidelines had been established by the statutes for the designation of main lines, the Committee decided to pay subsidies on the lines thought to be less contentious or less likely to be

testables ou les moins susceptibles d'être définies comme des lignes principales (voir le Tableau I) lorsqu'une décision définitive serait émise. Ce faisant, il a voulu assurer que les compagnies ferroviaires ne soient pas indûment pénalisées pour les lacunes de la définition que contient la *Loi sur les chemins de fer*. Les demandes de dédommagement relatives aux autres lignes ont été traitées comme ne remplissant pas les conditions requises pour être subventionnées et ont été rejetées dans leur entièreté (voir le Tableau II). Ces lignes ont été jugées plus susceptibles d'être classées comme lignes principales lorsqu'une décision définitive serait prise.

Les compagnies de chemin de fer ont demandé que le Comité reconsidère les rejets prononcés et qu'il étudie le problème d'une définition. De plus, elles ont demandé à pouvoir présenter un mémoire à l'appui de leur interprétation de la législation. Le Comité a chargé ses membres de préparer une note de discussion qui définirait le problème et de fournir certaines indications sur l'orientation qui pourrait être suivie pour la solution de cette question. Des hauts fonctionnaires des Chemins de fer Nationaux du Canada et de Canadien Pacifique Limitée, à leur propre nom et au nom de la Northern Alberta Railways, se sont présentés devant le Comité le 14 octobre 1977 et lui ont soumis un mémoire qui constituait leur réponse à la note de discussion rédigée par les membres du Comité, et l'exposé de leur position à l'égard de la définition d'un système de lignes principales.

defined as main lines (see Table I) upon the issuance of a final decision. This was done to ensure that the Railways were not inappropriately penalized for the shortcomings of the definition contained in the *Railway Act*. Claims on other lines were treated as ineligible for subsidy and disallowed fully (see Table II). These lines were thought more likely to be classified as main lines when a final decision was made.

The Railway companies requested that the Committee reconsider the disallowances made and that it review the definitional problem. Furthermore, the Companies requested an opportunity to make a submission in support of their interpretation of the Statute. The Committee directed its staff to prepare a discussion paper which would define the problem and provide some indication of the direction which could be followed in the resolution of this issue. Senior officers of Canadian National Railways and Canadian Pacific Limited, on their own behalf and on behalf of the Northern Alberta Railways, appeared before the Committee on October 14, 1977, and made a submission which constituted their response to the staff discussion paper and their position with respect to the definition of a main line system.

Tableau I

Lignes contestées pour lesquelles des subventions ont été payées jusqu'à 1976 inclusivement en vertu de l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer

(Millions de dollars)

Chemin de fer	Subdivision	Montant réclamé
CN	Aberdeen	4.2
CN	Assiniboine	2.9
CN	Gladstone	4.0
CN	Herchmer	5.3
CN	Margo	8.5
CN	Togo	5.1
	Total partiel	30.0
CP	Aldersyde	2.9
CP	Lanigan	4.5
CP	Stirling	4.5
	Total partiel	11.9
	Total	41.9

Table I

Contentious Lines on Which Subsidies Have been Paid Up to and Including 1976 Under Section 258 of the Railway Act.

(Millions of Dollars)

Railway	Subdivision	Amount Claimed
CN	Aberdeen	4.2
CN	Assiniboine	2.9
CN	Gladstone	4.0
CN	Herchmer	5.3
CN	Margo	8.5
CN	Togo	5.1
	Sub Total	30.0
CP	Aldersyde	2.9
CP	Lanigan	4.5
CP	Stirling	4.5
	Sub Total	11.9
	Total	41.9

Tableau II

Lignes contestées qui ont fait l'objet de demandes de subventions jusqu'à 1976 inclusivement en vertu de l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer et pour lesquelles les paiements n'ont pas été effectués

(Millions de dollars)

Chemin de fer	Subdivision	Montant réclamé
CN	Craik	8.0
CN	Qu'Appelle	3.9
CN	Three Hills	6.2
CN	Turnberry	0.9
	Total partiel	19.0
CP	Coutts[1]	1.4
CP	Macleod (Calgary-Aldersyde)	0.03
	Total partiel	1.43
NAR	Smoky/Grande Prairie[2]	15.1
	Total partiel	15.1
	Total	35.53

(1) Toutes les demandes passées ont été retirées et il ne sera pas présenté de demandes à l'avenir.

(2) Un paiement provisoire de 6,9 millions a été fait à NAR dans l'attente de la présente décision.

Table II

Contentious Lines Claimed Up to and Including 1976 Under Section 258 of The Railway Act which have not been Paid

(Millions of Dollars)

Railway	Subdivision	Amount Claimed
CN	Craik	8.0
CN	Qu'Appelle	3.9
CN	Three Hills	6.2
CN	Turnberry	0.9
	Sub Total	19.0
CP	Coutts[1]	1.4
CP	Macleod (Calgary-Aldersyde)	0.03
	Sub Total	1.43
NAR	Smoky/Grande Prairie[2]	15.1
	Sub Total	15.1
	Total	35.53

(1) All past claims withdrawn, no future claims to be submitted.

(2) An interim payment of 6.9 mil. has been made to NAR pending the release of this decision.

Les compagnies ferroviaires reconnaissaient que la législation n'apportait pas de solution strictement liée à une définition permettant d'établir un classement des lignes principales et des embranchements. Leur mémoire commun dit que "...de l'avis commun, la définition établie par la législation que l'on trouve à l'article 252 de la *Loi sur les chemins de fer* est insuffisante". Les compagnies ferroviaires convenaient aussi qu'il était nécessaire de désigner un système de lignes principales pour que la définition d'un "embranchement" puisse avoir une utilité pratique. Le mémoire des compagnies en cause traitait de la définition d'une "ligne principale" et proposait les critères suivants:

Base proposée pour l'identification des lignes ferroviaires principales

L'identification d'une ligne principale relève de trois critères:

(a) Indépendance
(b) Densité et rapidité du trafic
(c) Relations réciproques avec d'autres lignes du système ferroviaire

(a) Indépendance

Un attribut significatif d'une ligne principale est son caractère d'indépendance par opposition à celui d'une ligne accessoire, ce qui signifie que la perte partielle ou totale de ses lignes accessoires, secondaires ou de dérivation ne porterait pas préjudice à la poursuite de l'exploitation de la ligne par la compagnie ferroviaire, regardée en tant qu'entreprise commerciale permanente. Fondamentalement, pour que cette condition soit remplie, un pourcentage élevé du trafic acheminé sur une ligne devrait avoir tant son origine que sa destination à des gares situées sur la ligne.

(b) Densité et rapidité du trafic

Un autre critère de distinction entre une "ligne principale" et d'autres lignes ferroviaires consisterait à identifier les lignes qui acheminent des volumes élevés de trafic, mesurés par le nombre moyen de tonnes/milles brutes par mille de voie ferrée. La

The Railways agreed that a strict definitional solution classifying main lines and branch lines was not available in the Statute. Their joint submission states: "...it is common ground that the statutory definition as provided by Section 252 of the *Railway Act* is inadequate." The Railways also agreed that it was necessary to designate a main line system so that the definition of "branch line" could be of practical use. The Railways' submission addressed the definition of "main line" and proposed the following criteria:

Proposed Basis for the Identification of Railway Main Lines

The identification of a main line is dependent upon three factors:

(a) Self-Sufficiency
(b) Traffic Density and Speed Requirements
(c) Inter-Relationships with other lines in the Railway System

(a) Self-Sufficiency

A significant attribute of a main line is its self-sufficiency as opposed to being subsidiary meaning that the loss of some or all of its subsidiary, secondary or feeder lines would not prejudice the continued operation of the line by the railway, viewed as an ongoing commercial enterprise. Fundamentally, to meet this requirement, a high percentage of the traffic handled over a line would have to both originate and terminate at stations on the line.

(b) Traffic Density and Speed Requirements

Another test in separating "main line" from other railway lines would be to identify the lines handling high volumes of traffic as measured by the average gross ton miles per track mile. The speed at which trains must operate to move this tonnage over the line is

rapidité avec laquelle les trains doivent circuler pour acheminer ce tonnage sur la ligne est aussi une indication de son importance en tant qu'élément d'un parcours ferroviaire inter-régional.

(c) Relations réciproques avec d'autres lignes du système ferroviaire

Si la densité du trafic est l'une des indications les plus importantes concernant les tronçons qui peuvent constituer une ligne principale, elle ne peut être utilisée isolément. Ainsi, si l'on ne retenait que des lignes sur lesquelles la densité du trafic dépasse un certain seuil, certaines des "lignes principales" ainsi obtenues pourraient n'être pas reliées au reste du réseau ferroviaire. Inversement, la fixation d'un seuil de qualification trop bas pour les "lignes principales" pourrait mener à inclure certaines lignes qui, mise à part la densité du trafic, présenteraient de façon évidente les caractéristiques d'un embranchement.

En utilisant les critères que nous venons de voir, les compagnies ferroviaires ont fait une analyse de leurs lignes ferroviaires et ils ont présenté au Comité des réseaux de lignes principales désignées. Le Comité a examiné les lignes des Prairies qui figuraient dans ce mémoire et il a admis que les lignes désignées par les compagnies ferroviaires en tant que lignes principales constituaient effectivement des lignes principales. Cependant, le Comité a estimé que la nature des critères était telle que certaines lignes ferroviaires importantes étaient exclues du réseau de lignes principales.

Le premier critère, l'indépendance, qui porte fondamentalement sur le pourcentage de trafic qui peut être attribué à une ligne comme partant de cette ligne ou y aboutissant, n'est pas regardé comme l'un des éléments à prendre en considération dans la classification des lignes principales. Il existe de nombreux exemples de lignes qui possèdent un degré élevé d'indépendance mais qui sont manifestement des embranchements. Inversement, il est possible qu'il n'y ait que fort peu de trafic qui part d'une certaine ligne ou qui y aboutit, et que cette ligne soit néanmoins classée comme une ligne principale en raison d'autres caractéristiques importantes qu'elle possède.

also an indicator of its importance as part of an inter-regional track route.

(c) Inter-Relationships with other lines in the Railway System

While traffic density provides one of the more important indicators of potential main line segments, it cannot be used in isolation. Thus, if only lines with traffic density exceeding a specific limit are selected, some of the resultant "main lines" could be left unconnected with the remainder of the railway system. Conversely, the use of an excessively low qualifying limit for "main lines" could result in the inclusion of some lines which except for the traffic density would have obvious branch line characteristics.

Using the criteria quoted above, the Railways analysed their rail lines and provided the Committee with designated main line networks. The Committee has reviewed the prairie lines contained in this submission and has accepted that those designated by the Railways as main lines do indeed constitute main lines. However, the Committee considers that the nature of the criteria is such that certain important rail lines are excluded from the main line network.

The first criterion, self-sufficiency, which fundamentally deals with the percentage of originating and terminating traffic attributable to a line, is not deemed to be a consideration in the classification of main lines. There are numerous examples of lines which possess a high degree of self-sufficiency but are obviously branch lines. Conversely, a line may have very little originating or terminating traffic and still be classified as a main line due to other important characteristics which it possesses.

Le critère des conditions de densité et de rapidité du trafic a fait l'objet d'un examen approfondi. Le Comité a jugé que la densité du trafic constituait une indication satisfaisante de l'importance relative de la plupart des lignes ferroviaires. Ainsi, le réseau de lignes principales décrit ici tient effectivement compte des densités de trafic. Si l'on considère l'aspect de ce critère que constitue la rapidité, on constate que, d'une manière générale, il existe une forte corrélation entre l'importance relative d'une ligne ferroviaire et la rapidité avec laquelle le trafic est acheminé sur cette ligne. Cependant, la rapidité n'est pas considérée comme étant un élément déterminant majeur dans l'identification d'un réseau de routes principales, mais elle peut être le reflet, au niveau opérationnel, de la nécessité d'acheminer un trafic dense sur une certaine ligne.

The traffic density and speed requirements criterion has been examined in detail. The Committee has found that traffic density is a reasonable indicator of the relative importance of most rail lines. As such, the main line network described herein does take into account traffic densities. In considering the speed aspect of the criterion, it is recognized that, generally, a high correlation exists between the relative importance of a rail line and the speed at which traffic is moved over that line. However, speed is not considered to be a major determinant in the identification of a main line network, but may well be the operational reflection of having to handle a large density on a particular line.

Les compagnies ferroviaires et le Comité ont reconnu qu'il y avait lieu d'inclure certaines lignes dans le système de lignes principales en raison de la fonction de raccordement qu'elles remplissent dans le réseau. Cependant, le Comité a jugé nécessaire de s'arrêter plus longuement à cette idée, qui est approfondie dans la partie de la présente décision qui est consacrée à la désignation de lignes.

The Railways and the Committee are agreed that certain lines must be included in the main line system due to their connecting function in the network. However, the Committee has found it necessary to expand upon this concept as described in the designation portion of this decision.

Le Comité estime insuffisant le point de vue adopté par les compagnies ferroviaires pour la désignation des lignes principales, qui est strictement celui de leur exploitation interne, car il omet de prendre en compte le rôle que celles-ci jouent dans le système national de transport de notre pays. Des critères analogues à ceux que les compagnies avaient proposés ont été appliqués. Allant plus loin, le Comité a tenu compte du rôle que jouent les compagnies de chemin de fer dans la satisfaction des besoins du pays en matière de transports. Le Comité accepte le système de lignes principales désignées que les compagnies ont présenté, en y ajoutant d'autres lignes qui, à son avis, sont nécessaires également pour le maintien d'un réseau national de transport viable et de réseaux ferroviaires indépendants.

The Committee feels that a strictly internal operational approach to the designation of main lines as taken by the Railways is insufficient in that it fails to take cognizance of the role which the Railways play in the national transportation system of our nation. Criteria similar to those submitted by the Companies have been brought to bear. Beyond this the Committee has considered the role that the Railways play in meeting the transportation needs of the nation. The Committee accepts the designated main line system which the Railways have presented and has added thereto other lines which, in its opinion, are also necessary in order to maintain a viable national transportation network, and self-sufficient railway systems.

Les compagnies de chemin de fer, dans d'autres communications présentées au Comité par la suite, ont revu et élargi leur mémoire initial. Des arguments supplémentaires ont été soumis au Comité pour qu'il les examine en vue de résoudre cette question.

The Railways, in further presentations to the Committee, reviewed and expanded upon their original submission. Additional arguments were presented for the Committee's consideration in the resolution of this matter.

Les compagnies de chemin de fer ont avancé la thèse que l'existence de pertes financières subies du fait du maintien en service d'une ligne ou d'une partie d'une ligne d'une compagnie ferroviaire indique que ladite ligne ne fait pas partie intégrante du réseau ferroviaire. Le Comité, cependant, n'a attaché aucune signification aux aspects financiers qui entourent l'existence d'une ligne. Des pertes peuvent être subies sur une ligne du fait de divers facteurs économiques sans rapport avec l'importance de cette ligne au sein du système national de transport, ni avec l'exploitation interne de la compagnie en cause.

The Railways suggested that the existence of financial losses incurred through the maintenance of a line or a portion of a line of a railway company indicates that the line is not an integral part of the rail system. The Committee, however, has not attached any significance to the financial circumstances surrounding a line's existence. Losses can occur on a line due to various economic factors which are unrelated to the importance of the line within the national transportation system, or the internal operations of the Railway.

Les compagnies ferroviaires ont, par ailleurs, émis l'avis qu'il n'était pas raisonnable de désigner en tant que ligne principale une ligne qu'une compagnie de chemin de fer abandonnerait si elle était libérée de toute contrainte légale. Le Comité accepte le critère de l'abandon comme un élément à prendre en considération, sans cependant être certain des principes directeurs qu'il conviendrait d'appliquer pour déterminer si une ligne serait abandonnée.

The Railways have also suggested that it is unreasonable to designate as a main line any line which a railway would abandon if freed of all legal constraints. The Committee accepts the abandonment criteria as a consideration, however it is unclear as to what guidelines should be applied to determine whether a line would be abandoned.

Ayant maintenant examiné les nombreux mémoires et avis des compagnies de chemin de fer sur cette question et ayant considéré attentivement chacun d'eux, le Comité en reconnaît le bien-fondé à certains égards mais il estime que les critères proposés par celles-ci ne sont pas suffisants à eux seuls pour permettre de désigner un réseau de lignes principales. Il est donc nécessaire de déterminer le réseau sur la base d'une analyse raisonnée en retenant les parties acceptables des mémoires des compagnies ferroviaires. Les réseaux de lignes principales désignés par le Comité sont présentés sous forme graphique à l'Appendice I, sur les cartes des lignes, et sous forme de tableaux à l'Appendice II, par subdivision. Le raisonnement sur lequel repose la décision du Comité est expliqué ci-dessous.

Having now reviewed the numerous arguments and submissions from the Railways on this matter and having given each careful consideration, the Committee recognizes the merit in certain areas but finds that the Railways' proposals are not sufficient in themselves for the designation of a main line network. Therefore, it is necessary to develop the network and the rationale for it incorporating the acceptable portions of the Railways' submissions. The main line networks, as designated by the Committee, are shown schematically on the line maps in Appendix I and in tabular form by subdivision in Appendix II. The underlying rationale behind the Committee's decision is developed below.

En s'attaquant au problème fort difficile de déterminer les lignes principales du système ferroviaire canadien, le Comité a compris qu'il fallait l'aborder dans une perspective très large, embrassant tous ses aspects. Il est évident que, pour ce faire, l'analyse nécessaire pour établir la classification repose sur l'existence d'un système national de transport multimodal ayant pour fonction fondamentale d'assurer les services de transport nécessaires à tout le pays. Dans cette

In addressing this very difficult problem of classifying main lines in the Canadian railway system, the Committee realized that a very broad and comprehensive approach to the problem is necessary. In order to achieve this, it is evident that the analytical foundation for classification purposes is the existence of a national multi-modal transportation system which has, as its basic function, the provision of transportation services as required by the entire nation.

vaste perspective, on peut énoncer trois exigences essentielles qui doivent être satisfaites à l'échelle nationale pour que le Canada puisse poursuivre ses activités économiques avec efficacité. Ces objectifs directeurs, tenant compte de l'intérêt public au sens le plus large, sont notamment les suivants:

- mettre en oeuvre un réseau national permettant de satisfaire aux besoins intérieurs du pays en ce qui concerne l'acheminement du trafic entre les grandes régions, les centres de population et les concentrations industrielles;

- assurer les liaisons nécessaires avec les réseaux de transport continental et mondial, comme il convient à un pays qui tire le quart de son produit national brut de la demande de ses clients de l'étranger;

- maintenir des liaisons qui constituent un élément important de l'identité nationale.

Si l'on veut que le système national de transport satisfasse à ces exigences, il est évident que chaque élément de ce système doit présenter une configuration qui lui permette de contribuer à la réalisation de ces objectifs.

Si l'on considère le système de transport du pays et ses éléments constituants, il est évident qu'il existe deux grands réseaux ferroviaires nationaux distincts et que chacun d'eux contribue à la satisfaction des besoins du pays et à la réalisation des objectifs nationaux en matière de transport. Étant donné que chacun de ces réseaux est fondamentalement indépendant de l'autre, il faut lui assigner la capacité d'apporter sa contribution à la vie du pays. Pour assurer que chacun des réseaux ferroviaires soit capable de contribuer aux objectifs généraux, il faut d'abord établir quelles sont les parties du réseau qui répondent aux besoins intérieurs de transport de notre pays, quels tronçons assurent les liaisons qui nous permettent d'exporter et qui sont si nécessaires à notre destinée nationale, et lesquels contribuent à l'unité nationale. Il est possible d'établir en procédant ainsi un réseau de lignes principales "essentielles" pour chaque compagnie de chemin de fer. Bien que cette façon de procéder soit comparable dans son principe à celle qu'ont adoptée les compagnies de

Within this broad perspective, it is possible to enunciate three basic national objectives which must be satisfied so that Canada's economy may continue to function efficiently and effectively. These guiding objectives take into account the public interest in its broadest sense and include the following:

- to provide a national network to serve the internal need of the nation to transport traffic between major regions, populations, and industrial concentrations;

- to provide the necessary links to both the continental and global transportation networks as appropriate to a nation, one quarter of whose gross national product is derived from demands of its foreign customers;

- to maintain links which are an important element in the nation's identity.

If the national transportation system is to achieve these objectives then, it is evident that each component of this system must exhibit a configuration which permits its contribution to the attainment of these goals.

In reviewing the system and its component parts, it is evident that there are two major national rail networks, each of which is a separate link serving the national needs and contributing to the attainment of the national transportation objectives. Since each network is essentially independent of the other, it is necesary to ascribe to each the capability of contributing to the national scene. To ensure that each rail network has the ability to contribute to the overall objectives, it is necessary to first establish which parts serve the internal transportation needs of our country, which sections provide the export links so essential to our national destiny, and those which contribute to the unity of the nation. By this process it is possible to establish an "essential" main line network for each Railway. Although this approach compares in principle with that followed by the Railways in their submission, it is broader in scope in that their approach was oriented toward the internal operations of each Railway and its financial viability. In any case it is the necessary first step

chemin de fer dans leur mémoire, la perspective est plus large en ce sens que leur analyse était axée sur l'exploitation interne de chacune des compagnies et sa viabilité financière. En tout état de cause, elle constitue le premier pas nécessaire avant de porter attention aux autres critères qu'ont fait valoir les compagnies ferroviaires.

Le réseau de lignes principales essentielles de Canadien National

Le réseau ferroviaire du Canadien National est un réseau géographiquement dispersé, complété par des liaisons nord-sud avec les États-Unis et jusqu'au port de Churchill.

Le système transcontinental

La ligne qui traverse les Prairies depuis Winnipeg assure la liaison avec le réseau est-ouest de grande densité qui relie Halifax (Nouvelle-Écosse) à Vancouver (Colombie-Britannique). Cette liaison remplit une double fonction, en ce sens qu'elle ne permet pas seulement les mouvements de produits de base de l'ouest vers l'est du Canada et les échanges de produits manufacturés entre les deux régions, mais qu'elle est utilisée aussi pour acheminer le grain de l'ouest vers les gares terminus d'exportation. À l'intérieur des Prairies, cette lignerelie les grands centres que sont Saskatoon et Edmonton. Il existe dans les Prairies un volume considérable d'échanges intra-régionaux qui dépendent de ce réseau essentiel, en plus des expéditions de marchandises en vrac pour l'exportation.

Liaisons vitales pour l'exportation et l'importation

Le réseau des lignes essentielles doit être complété par des liaisons pour l'exportation et l'importation, en plus de celles qui font partie intégrante de l'axe transcontinental. Étant donné que les lignes de Canadien National (CN) sont généralement situées plus au nord dans le territoire du Canada que celles de Canadien Pacifique (CP), ce réseau comporte moins de points d'accès au réseau des États-Unis. Dans les provinces des Prairies, la seule ligne essentielle du CN qui donne accès au réseau américain est la ligne Winnipeg-Emerson (Manitoba).

before turning one's attention to the further criteria which the Railways invoked.

The Canadian National Essential Main Line Network

The Canadian National rail network is geographically dispersed and is augmented by links running north-south to the United States and towards the port of Churchill.

The Transcontinental System

The line from Winnipeg through the Prairies forms a link within the high density east-west network which connects Halifax, Nova Scotia to Vancouver, British Columbia. This link serves a dual purpose as it not only allows for the movement of western resources to Eastern Canada and the exchange of manufactured goods between the two regions, but also it is utilized to transport western grain to export terminals. Within the Prairies this line connects the major centers of Saskatoon and Edmonton. There is a significant volume of intra-regional trade on the Prairies which depends on this essential network in addition to the export oriented bulk commodity shipments.

Vital Export-Import Links

To complete the essential network a system of export-import links must be added beyond those included in the transcontinental system. As the Canadian National (CN) is generally located further north in Canada relative to Canadian Pacific (CP), it has fewer gateways to the United States system. The only such essential CN gateway in the Prairie Provinces is the line from Winnipeg to Emerson, Manitoba.

La ligne de Melville (Saskatchewan) à Churchill (Manitoba) joue un double rôle en acheminant le trafic de minerais du nord du Manitoba et en servant de voie d'exportation pour le grain des Prairies. À mesure que l'on avance vers le nord, depuis Melville, le volume de trafic diminue constamment, pour atteindre son niveau minimal à Churchill. L'extrémité méridionale de cette ligne présente les caractéristiques d'une ligne principale tandis que sa partie septentrionale a tendance à présenter celles d'un embranchement. La difficulté surgit lorsqu'il s'agit de déterminer où se situe la transition d'une ligne principale à un embranchement. Après une étude approfondie de la question, il a été décidé d'appliquer la désignation de ligne principale à la partie de la ligne où sont remplies les deux fonctions susmentionnées. Aucun des deux critères ne constituerait à lui seul, à l'exclusion de l'autre, un élément assez important pour justifier le statut de ligne principale. Une étude de l'ensemble de la ligne a permis d'établir que le point de transition se situait à la bifurcation Thompson, où la ligne Melville-Churchill atteint la subdivision Thompson. Au sud de ce point, la ligne est utilisée pour les mouvements de grain vers Churchill et pour l'acheminement vers le sud du trafic de minerais en provenance du nord du Manitoba, tandis qu'au nord de ce point, le seul trafic d'un volume appréciable est celui du grain. La partie de la ligne qui va de Melville à la bifurcation Thompson est donc désignée comme ligne principale, tandis que l'extrémité nord, de la bifurcation Thompson à Churchill, est expressément exclue du réseau de lignes principales.

The line from Melville, Saskatchewan to Churchill, Manitoba serves a dual purpose, carrying the mineral traffic of northern Manitoba and serving as an export channel for prairie grain. In progressing northward from Melville the traffic volume declines continuously until at Churchill the minimum is reached. The southern extremity of this line exhibits main line characteristics whereas the northern portion tends to characterize a branch line. The difficulty arises in determining where the transition from a main line to a branch line occurs. Having reviewed this subject in considerable detail it was decided that the main line designation would be applied along the portion of line where both functions mentioned above are served. No one criterion to the exclusion of the other would constitute a strong enough importance for main line status. Upon examination of the entire line it was determined that the point of transition occurred at Thompson Junction where the Melville-Churchill line meets the Thompson Subdivision. South of this point the line is utilized for the movement of grain to Churchill and for the southward flow of mineral traffic from northern Manitoba while to the north of this point the only traffic of significant volume is grain. The portion of line from Melville to Thompson Junction is therefore designated a main line while the northern extremity from Thompson Junction to Churchill is specifically excluded from the main line network.

Le réseau de lignes principales "essentielles" de Canadien Pacifique

Le réseau essentiel de Canadien Pacifique est constitué fondamentalement par un axe transcontinental à forte densité de trafic qui s'étire en direction est-ouest de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) à Vancouver (Colombie- Britannique) et qui est complété par une série de liaisons nord-sud le rattachant au réseau ferroviaire des États- Unis.

The Canadian Pacific "Essential" Main Line Network

Canadian Pacific's essential network is basically comprised of a high density, east-west transcontinental system stretching from Saint John, New Brunswick to Vancouver, British Columbia, augmented by a set of links running north-south which connect this system with the United States' rail network.

L'axe "transcontinental"

La partie de la ligne qui traverse les Prairies s'étend de Winnipeg vers l'ouest, en passant par les centres de Régina et de Calgary, et se poursuit jusqu'à Vancouver. Cette ligne constitue

The "Transcontinental" System

The portion of the line that crosses the Prairie Provinces runs west from Winnipeg connecting with the centers of Regina and Calgary and continuing to Vancouver. This line serves as the

l'axe principal du CP pour les mouvements dans le sens est-ouest, étant utilisée pour les grosses expéditions de grain et de produits de base vers la côte ouest ainsi que pour les mouvements de grain et bientôt les expéditions de charbon à destination de Thunder Bay. Une autre fonction importante qu'elle remplit est de permettre des flux commerciaux intra-régionaux dans les Prairies.

Liaisons vitales pour l'exportation et l'importation

Les raccordements au réseau américain sont également considérés comme faisant partie intégrante du réseau ferroviaire essentiel. Dans les Prairies, les principaux points d'accès sont Coutts (Alberta), North Portal (Saskatchewan) et Emerson (Manitoba). Ces liaisons permettent l'exportation de marchandises tels que les produits forestiers, la potasse, le grain, les engrais et les minerais à destination du principal partenaire commercial du Canada. C'est aussi grâce à ces liaisons que l'Ouest canadien reçoit certaines importations nécessaires en provenance des États-Unis.

La description faite ci-dessus d'un réseau ferroviaire "essentiel", où l'inclusion des lignes est basée sur leur contribution aux objectifs du système national de moyens de transport, ne suffit pas en soi à délimiter, pour chacune des compagnies ferroviaires, un réseau de toutes leurs lignes ferroviaires principales. Il importe aussi d'identifier certaines autres lignes et certains réseaux qui sont eux-mêmes indispensables pour remplir une fonction de raccordement au sein du réseau primaire ou essentiel, afin qu'il puisse assurer un service d'un niveau conforme au développement du pays. Pour établir quelles autres lignes doivent être ajoutées au réseau des lignes principales, il faut analyser la principale fonction que remplit chacune d'elles et déterminer si chacun des tronçons considérés est une partie inséparable du réseau essentiel ou si, en fait, le réseau pourrait continuer à répondre effectivement et efficacement aux besoins du pays en matière de transport si le maillon en question n'existait pas.

Lorsqu'on envisage la fonction de raccordement d'une ligne donnée, trois considérations interviennent. Il s'agit d'abord d'établir si la ligne en question constitue, et est utilisée comme, un parcours de remplacement pour une certaine

backbone for CP's east-west traffic movements, being utilized for large grain and resource shipments to the West Coast and for the movement of grain and impending coal shipments to Thunder Bay. Also, it provides a route for intra-regional trade flows within the Prairies themselves.

Vital Export-Import Links

The links to the U.S. are also considered part of the essential rail network. On the Prairies the major gateways are at Coutts, Alberta, North Portal, Saskatchewan and Emerson, Manitoba. These allow for the export of such commodities as forest products, potash, grain, fertilizers and minerals to Canada's largest trading partner. Western Canada is also provided with necessary imports from the United States through these links.

The foregoing description and development of an "essential" rail network, which establishes the inclusion of lines based on their contribution to the national transportation system's objectives, is not in itself sufficient to develop a total main line rail network for each of the Railways. It is also important to identify other lines and networks which themselves are essential in order to provide a connecting function within the primary or essential network so that it may provide a standard of service consistent with the nation's development. In order to establish which other lines must be added to the main line network, it is necessary to analyse the main function performed by each and to determine whether each of the segments considered is an inseparable part of the essential network or whether indeed the network could continue to efficiently and effectively serve the transportation needs of the nation without the existence of the particular linkage.

In considering the connecting function of a particular line three major considerations arise. The first of these establishes whether the line in question provides, and is utilized as, an alternate route for some portion of the essential net-

partie du réseau essentiel. Il faut aussi regarder si la ligne considérée relie des régions ou des centres importants, soit entre eux, soit aux lignes principales essentielles. Enfin, ces autres lignes peuvent avoir pour principale fonction de relier de grandes régions de ramassage aux lignes principales essentielles. Les lignes qui seraient identifiées de cette manière comme faisant partie du réseau de lignes principales s'avéreraient importantes d'un point de vue opérationnel, plutôt que du fait de leurs caractéristiques propres. Autrement dit, il s'agit de lignes essentielles pour le réseau de lignes principales en ce sens qu'elles assurent les liaisons nécessaires de telle sorte que le réseau lui-même puisse exister dans son ensemble comme un tout.

work. It is also necessary to consider whether a particular line connects major centres or regions to each other or to the essential main lines themselves. Finally, the main function of other lines may be to connect major gathering areas to the essential main lines. The lines which are thus identified as being part of the main line network would prove to be important from an operational point of view, rather than owing to inherent characteristics. In other words, they are essential to the main line network in that they provide the necessary links so that the network itself may exist as a whole.

Les "lignes de raccordement" de Canadien National

Au sein du réseau de lignes ferroviaires de Canadien National, il existe un certain nombre de parcours de raccordement qui jouent un rôle important dans l'ensemble du réseau.

Bien que les lignes principales assurent les mouvements commerciaux en direction est-ouest, il existe dans les provinces des Prairies des liaisons essentielles en direction nord-sud. Il s'agit de la ligne qui relie Régina à Saskatoon et de la liaison entre Calgary et Edmonton, que l'on peut inclure dans le réseau des lignes principales eu égard à l'importance de ces centres dans les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta.

Dans les provinces des Prairies, l'axe transcontinental du CN passe par Winnipeg et Edmonton. Cependant, il existe une ligne principale qui permet d'emprunter un autre itinéraire entre Portage-La-Prairie et Edmonton. Cette ligne constitue un parcours direct pour le trafic acheminé entre Winnipeg et Edmonton, tout en étant une ligne de ramassage pour les expéditions en provenance du nord des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan. Il en résulte qu'elle achemine des volumes considérables de trafic et qu'elle constitue un élément indispensable du réseau ferroviaire de Canadien National.

On a inclu aussi dans le réseau des routes principales la ligne reliant Melville à Canora (Saskatchewan), c'est-à- dire une partie du parcours septentrional qui va jusqu'à Churchill et dont il a été question précédemment, parce

The Canadian National "Connecting Lines"

Within CN's rail line network there are a number of important connecting routes contributing to the overall network.

Although the major lines of trade move in an east-west direction there are essential north-south linkages in the Prairie Provinces. These include the lines joining Regina with Saskatoon and the link between Calgary and Edmonton. Both are included in the main line network due to the importance of these centers within the provinces of Saskatchewan and Alberta.

Within the Prairie Provinces, CN's transcontinental route is located between Winnipeg and Edmonton. However an alternate main line route exists between Portage La Prairie and Edmonton. The latter line serves as a through route for traffic moving between Winnipeg and Edmonton as well as being a collector for shipments originating in northern Alberta and Saskatchewan. As a result it carries large volumes of traffic and it is an indispensable part of the CN rail network.

The line linking Melville and Canora, Saskatchewan, which is part of the northern route to Churchill discussed previously, is further included in the main line network due to the fact that it connects the alternate main line routes in

qu'elle relie les deux itinéraires de lignes principales entre lesquelles le choix est possible dans le réseau du CN. La ligne Melville-Régina est ajoutée au réseau de lignes principales parce qu'elle remplit une importante fonction de raccordement en reliant Régina à l'axe transcontinental du CN. Enfin, le tronçon de ligne entre Saskatoon et Warman est désigné comme ligne principale parce qu'il relie le centre de Saskatoon aux lignes principales de l'itinéraire de rechange du CN.

Les "lignes de raccordement" de Canadien Pacifique

Un certain nombre de lignes des provinces des Prairies ont été ajoutées au réseau de lignes principales du CP parce qu'elles remplisent une fonction de raccordement.

Par Saskatoon passe un réseau de lignes qui relie Edmonton et Portage-La-Prairie. Cet axe remplit une importante fonction de ramassage pour le trafic du nord des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, tout en constituant un parcours direct pour l'acheminement de marchandises entre Winnipeg et Edmonton.

La ligne Tregarva-Lanigan a une importance considérable au sein du réseau de Canadien Pacifique en tant que liaison entre l'axe transcontinental de la compagnie et le parcours qui passe plus au nord, de Winnipeg à Edmonton via Saskatoon. De plus, elle fait la liaison entre Régina et Saskatoon, les deux grands centres de la province de la Saskatchewan, et remplit aussi une fonction de raccordement entre les parties sud-ouest et les parties septentrionales de la province.

Une autre liaison à inclure dans le réseau de lignes principales en raison de sa fonction de raccordement est le parcours Calgary-Edmonton. Plusieurs usines pétrochimiques qui dépendent du chemin de fer pour la distribution de leurs produits sont situées le long de cette ligne. Celle-ci assure aussi la liaison avec les lignes de la Northern Alberta Railways, qui achemine les marchandises vers les Territoires du Nord-Ouest et jusque dans l'Arctique.

Le sud de l'Alberta et la Colombie-Britannique ont besoin aussi d'une liaison ferroviaire pour le ramassage des produits régionaux et leur

the CN system. The line between Regina and Melville is added to the main line network as it serves an important connecting function linking Regina with CN's transcontinental route. Finally, the section of line between Saskatoon and Warman is designated a main line as it connects the center of Saskatoon with CN's alternate main line route.

The Canadian Pacific "Connecting Lines"

A number of lines in the Prairie Provinces have been added to CP Rail's main line system due to their connecting function.

Passing through Saskatoon is a network of lines which link Edmonton and Portage La Prairie. This line serves an important collecting function for northern Alberta and Saskatchewan traffic as well as a through route for goods moving between Winnipeg and Edmonton.

The line between Tregarva and Lanigan is of significant importance within the Canadian Pacific rail network providing a link between the Company's transcontinental route and its northern route from Winnipeg through Saskatoon to Edmonton. It also establishes a link between Regina and Saskatoon, the two major centers in the Province of Saskatchewan, as well as providing a connecting function between the southwestern parts of the Province and the northern portions.

Another link included in the main line network due to its connecting function is the route from Calgary to Edmonton, the two major centers in the Province of Alberta. Located along this line are a number of petro- chemical plants which are dependent on the rail line for the distribution of their products. Also, it serves as a link with the Northern Alberta Railways' network which in turn provides a link for goods moved into the Northwest Territories and up into the Arctic.

Southern Alberta and B.C. also require rail service to collect the products of these areas and carry them to the transcontinental route. Com-

acheminement jusqu'à l'axe transcontinental. Des produits tels que le charbon, le grain et les minerais doivent être transportés jusqu'à Vancouver pour l'exportation et les mouvements de ces produits de base vers l'ouest sont desservis par la ligne passant par Lethbridge et Ft. Steele pour rejoindre la transcontinentale à Golden. Les expéditions vers l'est en provenance de points situés à l'ouest de Castlegar vont directement, via Lethbridge, jusqu'à Dunmore, où elles rejoignent aussi l'axe transcontinental.

La description ci-dessus établit, pour les Chemins de fer Nationaux du Canada et pour Canadien Pacifique Limitée respectivement, un réseau de base de lignes principales qui correspond à la contribution de la compagnie aux objectifs nationaux en matière de transport et elle donne à chacun de ces réseaux les caractéristiques nécessaires, assurant que les grands parcours soient reliés entre eux.

Pour parachever le processus de désignation des lignes principales, il est évident qu'il faut procéder à une analyse des flux de trafic réels sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Les compagnies ferroviaires ont reconnu aussi l'importance des densités de trafic lorsqu'il s'agit de délimiter un réseau de lignes principales. Leur mémoire dit en effet: "un autre critère à appliquer pour distinguer les lignes "principales" des autres lignes ferroviaires consisterait à identifier les lignes qui acheminent des volumes importants de trafic, mesurés par le nombre moyen de tonnes-milles brutes par mille de voie ferrée".

De plus, les compagnies ferroviaires ont constaté, et le Comité a admis, la nécessité de déterminer, une fois le réseau délimité, s'il existe des anomalies dans la densité du trafic qui peuvent conduire à l'élimination de certaines lignes de ce réseau et à l'addition de certaines autres lignes, et ce strictement sur la base des caractéristiques du trafic. Ayant constaté ce point dans leur mémoire, les compagnies de chemin de fer poursuivaient: "si seules les lignes où la densité du trafic dépasse une certaine valeur étaient retenues, certaines des "lignes principales" ainsi déterminées pourraient rester non reliées au reste du réseau ferroviaire. Inversement, si une limite trop basse était retenue pour qualifier des lignes en tant que lignes principales, cela pourrait conduire à inclure certaines lignes qui, exception faite de la densité du trafic, ont manifestement les caractéristiques des embranchements".

modities such as coal, grain and ore must be moved to Vancouver for export and the westward movements of these commodities are served by the line through Lethbridge and Ft. Steele to Golden where it meets the transcontinental route. Eastbound shipments, originating west of Castlegar, travel directly through Lethbridge to Dunmore where they join the transcontinental route as well.

The preceding description establishes a basic main line network for each of Canadian National and Canadian Pacific which reflects the contribution each Railway makes to the national transportation objectives and provides each with the necessary characteristics to ensure that the major routes are linked.

In order to complete the designation process, it is evident that an analysis of the actual traffic flows on the entire railway network must be undertaken. The Railway also recognized the importance of traffic densities in the establishment of a main line network. In their submission they indicated that "another test in separating 'main' from other railway lines would be to identify the lines handling high volumes of traffic as measured by the average gross ton miles per track mile."

Furthermore, the Railways realized, and the Committee agrees, that once a network has been established, it is necessary to determine traffic density anomalies which may result in the elimination of some lines from the network and the addition of other lines to the network, based strictly on their traffic characteristics. In recognition of this point, the Railways in their submission, went on to say: "if only lines with traffic density exceeding a specific limit are selected, some of the resultant 'main lines' could be left unconnected with the remainder of the railway system. Conversely, the use of an excessively low qualifying limit for 'main lines' could result in the inclusion of some lines which except for the traffic density would have obvious branch line characteristics".

Dans cette analyse, le point de départ est une étude des densités de trafic des lignes incluses dans le réseau ferroviaire de base décrit ci-dessus et, sur cette base, l'établissement de ce qu l'on peut appeler une "densité seuil". Cette "densité seuil" pourra ensuite être utilisée pour examiner toutes les lignes du réseau de base de lignes principales qui ont une densité de trafic inférieure à ce niveau et pour déterminer s'il faudrait, en fait, les inclure dans le réseau de base de lignes principales. Il est donc nécessaire de procéder à une analyse individuelle pour chacune de ces lignes.

L'examen des lignes constituant les réseaux de lignes principales qui ont été déterminés a montré qu'un densité seuil de deux millions de tonnes-milles brutes par mille de voie ferrée est une valeur appropriée, telle étant la limite inférieure approximative de la fourchette de densités, comme on peut le voir à l'Appendice II de la présente décision.

Canadien National - Densité

Un certain nombre des lignes du réseau de Canadien National ont des densités de trafic supérieures au niveau seuil, et pourtant elles n'ont pas été retenues comme appartenant au réseau des lignes principales. Dans la plupart de ces cas, il n'a pas été décidé de les inclure parce que ces lignes sont des culs-de-sac et sont généralement utilisées pour le transport de certaines marchandises déterminées. Il s'agit notamment par exemple, des lignes Swan Landing-Winniandy, Cannell-Windfall, Red Deer-Alix et Kalium-Régina, ainsi que de la liaison entre Brandon et la bifurcation Petrel.

Certaines autres lignes, tout en ayant des densités supérieures au niveau seuil, ont été exclues pour des raisons plus complexes. Le parcours Calgary-Saskatoon a été exclu en tant que ligne principale parce qu'il ne constituait pas un itinéraire direct. Le trafic emprunte cette ligne vers Calgary pour des mouvements qui ont leur origine à l'ouest de Hanna (Alberta) et vers Saskatoon pour des expéditions qui ont leur point de départ à l'est de Hanna. La ligne de la bifurcation Thompson (Manitoba) à Churchill (Manitoba) a été exclue également pour des raisons déjà citées.

The starting point in this analysis is to review the densities of the lines which are included in the basic rail network described above and therefrom to develop what one may call a "threshold density". This "threshold density" can then be used to review all lines within the basic main line network which have densities less than this level and determine whether they should be included in the network. Conversely, it can be used to analyse those lines whose densities are greater than the threshold level but are excluded from the basic network, and decide whether they indeed ought to be included in the basic main line network. Therefore, a case by case analysis of these lines is required.

Examination of the lines comprising the determined main line networks has indicated that a threshold density of two million gross ton miles per track mile is appropriate, this being the approximate lower limit of the density range as shown in Appendix II of this decision.

Canadian National - Density

Amongst the lines of the CN network there were a number which had densities above the threshold level yet were not included as part of the main line network. In most of these cases, the lines were not included because they were dead-end arteries usually carrying specific commodities. This includes lines such as Swan Landing to Winniandy, Cannell to Windfall, Red Deer to Alix and Kalium to Regina as well as the link between Brandon and Petrel Junction.

There were other lines which had densities above the threshold level but were excluded for more complex reasons. The route from Calgary to Saskatoon was excluded as a main line because it does not provide a through route. Traffic flows along this line to Calgary for movements originating west of Hanna, Alberta and to Saskatoon for shipments beginning east of Hanna. The line from Thompson Junction, Manitoba to Churchill, Manitoba has also been excluded for reasons discussed earlier.

Une ligne dont la densité de trafic est inférieure au niveau seuil pourrait néanmoins figurer dans le réseau de lignes principales. Cette ligne serait retenue en raison d'autres caractéristiques importantes qu'elle possède, et notamment pour sa fonction de raccordement ou parce qu'elle fait partie du réseau "essentiel" défini précédemment. Comme nous l'avons déjà vu, la subdivision Craik a été intégrée au réseau de lignes principales, la raison première étant la fonction de raccordement qu'elle remplit entre Régina et Saskatoon.

Canadien Pacifique - Densité

Plusieurs lignes du réseau de Canadien Pacifique ont des densités de trafic qui sembleraient les qualifier pour le statut de ligne principale. En majeure partie, cependant, ces lignes ne présentent aucune des autres caractéristiques nécessaires pour être ainsi désignées. Une ligne qui a posé un problème au cours du processus de désignation est la subdivision Estevan. On n'a pas inclu cette ligne dans le réseau de lignes principales parce qu'elle ne remplissait pas une fonction importante de raccordement et qu'elle n'était pas essentielle sous l'angle des exigences du pays en matière de moyens de transport.

La subdivision Coutts a été intégrée au réseau de lignes principales malgré sa densité de trafic inférieure à deux millions de tonnes-milles brutes par mille de voie ferrée, parce que c'est une liaison d'exportation importante entre l'Alberta et l'ouest des États-Unis.

Étude des lignes du CN et de CP

Trois lignes des réseaux du CN et de CP ont bénéficié d'une attention particulière. Il était indispensable d'obtenir d'autres renseignements au sujet des subdivisions Qu'Appelle, Craik et Lanigan afin de décider de leur statut. On a procédé à une étude poussée de chaque ligne après avoir reçu des compagnies ferroviaires des rapports décrivant la configuration du trafic et renfermant d'autres renseignements pertinents. Cette démarche a retardé la publication de la présente décision, d'une part à cause du temps nécessaire pour rédiger ces rapports et d'autre part, en raison du temps supplémentaire consacré à l'étude de chaque ligne pour examiner à fond tous les renseignements soumis. Bien que

A line which has a density below the threshold level may also be included in the main line system. Such a line would be included due to other important characteristics it possesses, namely its connecting function or as a part of the "essential" network defined earlier. As previously discussed, the Craik Subdivision has been included in the main line network, the primary reason being the connecting function which it serves between Regina and Saskatoon.

Canadian Pacific - Density

Several lines in the CP system have traffic densities which would appear to qualify them for main line status. For the most part, however, these lines do not exhibit any other characteristics which are necessary for this designation. One line of concern in the designation process was the Estevan Subdivision. This line was not included in the main line network as it does not fulfill a significant connecting function nor is it essential in terms of the requirements of the national system.

The Coutts Subdivision has been included in the main line system although its traffic density is less than two million gross ton miles per track mile due to the fact that it is an important export/import link between Alberta and the western United States.

CN/CP Lines Reviewed

There were three lines in the CN and CP systems which received special attention. Further information was required on the Qu'Appelle, Craik and Lanigan Subdivisions in order to come to a decision on their status. After receiving written submissions from the Railways describing the traffic patterns along with other relevant information, each line was reviewed in detail. This resulted in delays in the issuance of this decision due in part to the time required to develop these submissions and in part to the extra time required to review each line giving full consideration to all of the information presented. Although each line is referred to earlier in this decision, further comments are made here in or-

chaque ligne soit mentionnée dans les pages précédentes, les observations additionnelles suivantes ont pour but d'expliquer en détail le raisonnement à la base desdites qualifications.

Parmi les trois lignes à l'étude, la ligne Qu'Appelle a été qualifiée de ligne principale en raison des volumes élevés de trafic qui y sont acheminés. Par ailleurs, elle constitue un tronçon stratégique du réseau du CN de par les nombreuses fonctions importantes qu'elle remplit. La ligne a une densité de plus de 3 millions de TMB/M et est utilisée aux fins des expéditions de grain à destination de Thunder Bay, de même que pour l'acheminement du trafic de potasse en provenance de Kalium et à destination du nord-ouest du Manitoba ou des points limitrophes des É.-U. où il est transféré aux lignes américaines. Elle joue un rôle important en tant que ligne de raccordement entre Régina et l'axe transcontinental et en tant que lien entre le sud et le nord de la Saskatchewan et le nord-ouest du Manitoba.

Les renseignements fournis par le CN au sujet de la subdivision Craik ont fait l'objet d'un examen exhaustif. Cette ligne a une densité de trafic inférieure au niveau minimal et on a fait valoir que la compagnie pourrait économiser sur le plan des coûts si elle était abandonnée et si le trafic de transit était réacheminé sur la ligne Qu'Appelle. L'abandon ne représente toutefois pas une solution possible pour le moment puisque cette ligne est protégée jusqu'en l'an 2000 conformément aux recommandations de la Commission Hall. Le réacheminement du trafic sur la ligne Qu'Appelle ne serait pas rentable sans l'abandon de la subdivision Craik. Bien que sa densité de trafic soit faible par rapport aux autres lignes principales, cette ligne joue vraiment un rôle important à titre de ligne de raccordement entre Régina et Saskatoon. Le fait qu'un service de trains de voyageurs y soit exploité, qu'elle serve de ligne de rassemblement des expéditions de grain et qu'elle achemine du trafic de Régina à l'axe transcontinental et à d'autres points au nord, prouve son importance. Dans de telles conditions, la ligne Craik est qualifiée de ligne principale. Si le débit de trafic fluctuait considérablement dans l'avenir, elle serait étudiée à nouveau afin de rendre une autre décision au sujet de son statut.

En dernier lieu, une étude détaillée de la subdivision Lanigan a été réalisée d'après les

der to elaborate on the rationale for these designations.

Among the three lines considered, the Qu'Appelle was designated as a main line due to the large volumes of traffic moving along its route. Also, it forms a strategic part of the CN system serving a number of important functions. The line has a density of over 3 million GTM's/M, being used for grain shipments to Thunder Bay as well as for potash traffic originating at Kalium destined for northwestern Manitoba or to U.S. border points for transfer to U.S. lines. It is important as a connecting line which links Regina with the transcontinental route and as a link between southern Saskatchewan and the northern parts of the Province along with northwestern Manitoba.

Full consideration was given to the information presented by CN concerning the Craik Subdivision. This line had a density below the threshold level and it was argued that the Company could realize a cost saving if the Craik was abandoned and the bridge traffic was re-routed over the Qu'Appelle. At the present time however, abandonment is not a possible alternative as this line is protected to the year 2000 in accordance with the recommendations of the Hall Commission. Without abandonment of the Craik, the re-routing of traffic to the Qu'Appelle would not be cost effective. Although the traffic density is low in comparison with other main lines, the Craik does serve an important function as a connecting link between Regina and Saskatoon. Its importance is illustrated by the fact that a passenger service operates on the line, it is utilized as a grain gathering line and it carries traffic from Regina to the transcontinental route and other northern destinations. Under these circumstances this line is designated as a main line. Should the traffic flows shift significantly in the future, this line will be reviewed again and another determination of its status will be made.

Finally, a detailed review of the Lanigan Subdivision was made in accordance with infor-

renseignements donnés par CP. Cette ligne répond à la définition d'une ligne principale en raison de nombreux facteurs vitaux. Elle constitue, au sein du réseau de la compagnie, une ligne de raccordement essentielle entre l'axe transcontinental passant par Régina et l'itinéraire suivi au nord par la ligne principale. À la suite du transfert de la subdivision Colonsay au CN, elle devient la seule ligne du réseau de CP susceptible d'être utilisée aux fins des déplacements entre Régina et Saskatoon, ainsi qu'entre le nord et le sud de la Saskatchewan. La densité de trafic enregistrée sur la subdivision Lanigan a également justifié son titre de ligne principale. De fait, deux millions de TMB/M sont acheminées sur cette ligne, comprenant du trafic de grain en provenance de la ligne elle-même, des articles fabriqués à destination et en provenance de points situés au nord des É.-U. et du trafic en transit entre les itinéraires des deux lignes principales.

mation provided by CP. This line was designated as a main line on the basis of a number of important factors. Within the CP system it serves as an important connecting link between the transcontinental route through Regina and the northern main line route. With the transfer of the Colonsay Subdivision to CN, it becomes the only line in CP's network which can be used for movements between Regina and Saskatoon and between the north and south parts of the Province. The traffic density on the Lanigan also supported its designation as a main line. There is approximately 2 million GTM's/M moving on this line consisting of grain traffic originating on the line, manufactured goods moving to or from northern U.S. points and traffic in transit between the two line routes.

Ayant maintenant désigné les réseaux de lignes principales tant pour le Canadien National que pour le Canadien Pacifique, chacun d'eux étant un réseau national, il faut encore désigner le réseau de la Northern Alberta Railways. Ce chemin de fer a été exclu de l'analyse jusqu'à présent parce que ce n'est pas un chemin de fer national et qu'il demande donc à être abordé sous un angle un peu différent. La NAR elle-même remplit une fonction de raccordement et contribue ainsi à permettre au Canadien National et au Canadien Pacifique de réaliser les objectifs nationaux. Le trafic sur les lignes de ce chemin de fer est presque entièrement un trafic de correspondance, acheminé vers ou depuis des lignes de CN et de CP.

Having now designated the main line network for both Canadian National and Canadian Pacific, each of which is a national network, the Northern Alberta Railways' network needs to be designated. This Railway was excluded from the analysis to this point owing to the fact that it is not a national railway and as such requires a somewhat different approach. The NAR itself performs a connecting function contributing to the ability of Canadian National and Canadian Pacific to fulfill the national objectives. Traffic on the lines of this Railway is almost all interchange traffic which travels onto or from CN or CP lines.

Dans cette perspective, il est évident que le réseau de ce chemin de fer doit être considéré au regard de sa fonction de raccordement et de la densité du trafic qu'il assure.

Viewed from this perspective, it is evident that this Railway's network must be considered in the light of its connecting function and the traffic densities which exist in its network.

La ligne principale de la Northern Alberta Railways

The Northern Alberta Railways Main Line

Le tronçon de voie ferrée qui va d'Edmonton (Alberta) à la bifurcation Roma (Alberta) est désigné comme étant la ligne principale de la Northern Alberta Railways. Cette conclusion rejoint celle qui a été présentée par les compagnies de chemin de fer dans leur mémoire d'octobre 1977.

The section of track running from Edmonton, Alberta to Roma Junction, Alberta is designated as the main line for the Northern Alberta Railways. This is the same conclusion which was presented by the Railways in their October, 1977 submission.

Cette ligne répond aux caractéristiques de la fonction de raccordement pour la désignation du réseau de lignes principales pour le CN et le CP, car elle constitue un maillon essentiel du parcours pour l'approvisionnement de l'Arctique, qui se raccorde avec la Great Slave Lake Railway à la bifurcation Roma. Elle sert aussi de ligne de ramassage pour une vaste région agricole et assure, pour les produits de cette région, l'accès au réseau ferroviaire national et aux points d'exportation de la côte ouest.

This line conforms to the characteristics of the connecting function in the designation of the main line system for CN and CP as it constitutes a vital link in the Arctic supply route connecting with the Great Slave Lake Railway at Roma Junction. It also serves as a collector for a large agricultural area and provides access for the commodities produced to the national rail system and points of export on the west coast.

Le volume du trafic qui emprunte cette ligne est supérieur à la densité seuil retenue dans l'analyse des lignes du CN et du CP, ce qui renforce la validité de sa désignation en tant que ligne principale.

The volume of traffic passing over this line is greater than the threshold density used in the analysis of the CN and CP lines thereby reinforcing the validity of the line's main line designation.

La ligne de Winagami à Dawson Creek via Grande Prairie est expressément exclue, vue la faible densité de son trafic et ses caractéristiques qui sont essentiellement celles d'une ligne de dérivation. Des réclamations ont été reçues et des paiements partiels ont été effectués pour le tronçon de cette ligne.

The line from Winagami through Grande Prairie to Dawson Creek is specifically excluded due to its low density and essentially feeder type characteristics. Claims have been received and partial payments made in respect of this line.

Le Comité a étudié les dates de prise d'effet des désignations qui figurent dans la présente décision. Il sera statué sur toutes les demandes impayées antérieures à 1978 pour des lignes contestées sur la base de ce qui a été déterminé dans le passé, c'est-à-dire que le statut d'embranchement sera accordé avant la date de prise d'effet de la présente décision à toutes les lignes pour lesquelles les demandes ont donné lieu à un paiement dans le passé, et ce eu égard à leur caractère marginal. Inversement, les lignes contestées pour lesquelles des réclamations ont été déposées sans toutefois que des paiements de subventions aient été effectués seront considérées comme lignes principales antérieurement à la date de prise d'effet de la décision. La classification des lignes ici établie prendra effet le 1er janvier 1978. En prévision de la présente décision, tous les paiments relatifs à des lignes contestées ont été tenus en suspens avant cette date, dans l'attente de sa publication. Toutes les demandes ayant fait l'objet de paiements avant cette date (Tableau I) seront définitivement réglées. Par contre, les lignes pour lesquelles des subventions n'ont pas été payées dans le passé (Tableau II) ne pourront faire l'objet de paiements pour des réclamations afférentes à des exercices antérieurs à cette date, à l'excep-

The Committee has considered the effective dates for the designations contained herein. All outstanding claims on contentious lines prior to 1978 will be resolved on the basis of past determinations, i.e. all lines for which claims have been paid in the past will receive branch line status prior to the effective date of this decision, in recognition of their marginal nature. Conversely, contentious lines, for which claims have been filed but on which no subsidy payments have been made, will be considered main lines prior to the effective date of this decision. The main line classifications described are to be effective January 1, 1978. In anticipation of this, all payments on contentious lines were held in abeyance prior to that date pending the issuance of this decision. All claims, for which payments have been made prior to that date (Table I), will be finalized. On the other hand, those lines not paid in the past (Table II) will not be eligible for payments in respect of claims for prior years with the exception of the Northern Alberta Railways' line from Winagami, Alberta to the British Columbia border (Smoky/Gande Prairie Subdivisions) which is excluded from the main line network.

tion de la ligne de la Northern Alberta Railway entre Winagami (Alberta) et la frontière de la Colombie-Britannique (subdivision Smoky/ Grande Prairie), exclue du réseau de lignes principales.

Sommaire

Le présent chapitre de la décision a traité de l'absence de définition du terme "ligne principale" dans la *Loi sur les chemins de fer*, qui laisse peu claire la signification de ce terme. Il a traité aussi de la recevabilité des demandes impayées du fait de cette ambiguïté et a établi des directives à l'effet de déterminer les conditions requises pour que des lignes bénéficient de subventions dans l'avenir.

Le réseau de lignes principales ici décrit prend effet le 1er janvier 1978 et toutes réclamations relatives à des lignes qui ont fait l'objet d'un paiement antérieurement à cette date seront définitivement réglées, étant donné qu'il s'agissait de cas marginaux et que ces lignes ne pouvaient pas, raisonnablement, être qualifiées de lignes principales avant que la présente décision ne prenne effet. Les lignes contestées qui n'ont pas fait l'objet d'un paiement dans le passé ne pourront donner lieu au paiement de subventions relatives à des exercices antérieurs, à l'exception de la ligne Smoky/Grande Prairie qui ne fait pas partie du réseau de lignes principales désignées. La recevabilité des demandes passées se rapportant à des lignes contestées est indiquée à l'Appendice III de la présente décision.

Le réseau de lignes principales désigné par la présente décision a été limité aux provinces des Prairies et la recevabilité des demandes futures se rapportant à des lignes situées dans ces provinces sera déterminée conformément à ces désignations. Si une question quelconque se pose en ce qui concerne le statut de lignes situées dans d'autres provinces, les directives ici énoncées seront applicables. Enfin, il est reconnu que les caractéristiques du réseau de transport évoluent et le réseau de lignes principales fera l'objet de révisions périodiques lorsque le besoin s'en fera sentir dans l'avenir.

La question de la division de lignes en tronçons

Une décision est nécessaire pour résoudre une autre question concernant la suite à ré-

Summary

This section of the decision has addressed the lack of a definition contained in the *Railway Act* which leaves the meaning of main line unclear. It has also dealt with the eligibility of outstanding claims resulting from this ambiguity as well as providing guidelines for determining the eligibility of lines for subsidy in the future.

The main line network described herein is effective January 1, 1978 and any claims on these lines paid prior to this date will be finalized on the basis that they were marginal cases which could not reasonably be called main lines prior to the effective date of this decision. Contentious lines not paid in the past will not be eligible for subisdy payments for prior years with the exception of the Smoky/Grande Prairie which is not a part of the designated main line network. The eligibiity of past claims in respect of contentious lines are shown in Appendix III of the decision.

The main line network as designated by this decision has been limited to the Prairie Provinces and the eligibiity of future claims on lines located in these Provinces will be determined accordingly. Should any question arise concerning the status of lines located in other provinces, the guidelines as enunciated herein will apply. Furthermore, the changing nature of the transportation system is recognized and the main line network will be open to periodic review as future needs arise.

The Segmentation Issue

A decision is required to resolve another issue concerning the development of subsidy

server à des demandes de subventions présentées en vertu des articles 256 et 258 de la *Loi sur les chemins de fer*. Le problème visé ici a trait au fait que les compagnies ferroviaires excluent certains blocs de trafic de leurs demandes de subventions relatives à un certain nombre de lignes ferroviaires, ce que l'on a appelé ci-après "cas de division de lignes en tronçons". L'enquête du Comité sur cette question a porté surtout sur l'admissibilité de cette pratique, du point de vue des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*, et aussi selon l'esprit et l'intention de cette législation.

claims under sections 256 and 258 of the *Railway Act*. The problem addressed herein concerns the Railways' exclusion of certain blocks of traffic from subsidy claims pertaining to a number of rail lines, hereinafter referred to as segmentation cases. The Committee's investigation of this matter has focused on the acceptability of the practice described above in terms of the legal requirements of the *Railway Act* and the spirit and intent of that legislation.

Les caractéristiques ci-après s'appliquent aux cas de division de lignes en tronçons que le Comité a rencontrés:

- Les compagnies de chemin de fer ont divisé en tronçons la ligne considérée de manière à exclure certains points situés sur cette ligne qui engendrent un trafic rentable.

- Le fait d'inclure dans la demande les frais et les revenus de ce trafic rentable réduirait dans une mesure considérable ou éliminerait totalement la perte réelle pour la ligne considérée.

- L'existence de la ligne ou du tronçon de ligne faisant l'objet de la demande est importante pour l'efficacité des mouvements de trafic sur la ligne.

The following characteristics pertain to segmentation cases as encountered by the Committee:

- The subject line is segmented by the Railway companies in such a manner as to exclude points on the line which generate profitable traffic.

- Inclusion of the costs and revenues of this profitable traffic in the claim would significantly reduce or totally eliminate the actual loss for the line in question.

- The existence of the claimed line or line segment is important for the efficient movement of traffic passing over the line.

Le Comité a prononcé le rejet de toutes les demandes relatives à des lignes qui ont été identifiées comme cas de division de lignes en tronçons, dans l'attente que la question soit résolue. Le Tableau III donne une liste des lignes ainsi identifiées à ce jour et du montant des demandes rejetées pour chacune d'elles.

The Committee has made disallowances on all claims for lines which have been identified as segmentation cases, until this issue is resolved. Table III lists the lines which have been identified to date and the disallowances pertaining to each.

Un montant d'environ 25 millions de dollars de demandes rejetées est lié à la question de la division de lignes en tronçons. Cependant, ce chiffre ne reflète pas entièrement l'importance financière de la question. Des paiements de subventions au titre de l'article 258 de la *Loi sur les chemins de fer* ont été effectués pour la subdivision Estevan de Canadien Pacifique Limitée pour les exercices 1970 à 1974 inclusivement. Cette ligne a été identifiée ultérieurement comme constituant un cas de division en tronçons et

Approximately $25 million in disallowances are associated with the segmentation issue. However, the financial significance of the issue is not fully reflected by this figure. Subsidy payments under Section 258 of the *Railway Act* have been made for Canadian Pacific Limited's Estevan Subdivision in respect of the years 1970 and 1974 inclusive. This line was later identified as a segmentation case and subsequent claims were disallowed in total. The final disposition of these past payments, amounting to ap-

les demandes ultérieures ont été rejetées en totalité. Les dispositions définitives relatives à ces paiements passés, dont le montant s'élève à 2,5 millions de dollars approximativement, font l'objet de la présente décision.

À titre de première étape dans la solution de la question de la division en tronçons, le Comité des transports par chemin de fer a chargé des membres du Comité de préparer une note de discussion exprimant sa préoccupation devant le volume important de trafic rentable qu'un certain nombre de demandes ne prenaient pas en compte, et donnant des interprétations des articles pertinents de la *Loi sur les chemins de fer* ainsi que de l'*ordonnance sur les frais n° R-6313* en ce qui concernait cette question. Cette note a été présentée au Comité pour examen et, après avoir recueilli son approbation, elle a été envoyée aux compagnies ferroviaires qui ont été invitées à faire part de leurs vues.

proximately 2.5 million dollars, is also a subject of this decision.

As a first step in resolving the segmentation issue, the Railway Transport Committee instructed staff to prepare a discussion paper pointing out their concern with the large amount of profitable traffic which was being excluded from a number of claims along with interpretations of the relevant sections of the *Railway Act* and *Cost Order R-6313* concerning the matter. This paper was presented to the Committee for its consideration and after their approval it was sent to the Railways for their views.

Tableau III

Demandes présentées en vertu de l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer, et rejetées en raison du problème de la division de lignes en tronçons, jusqu'à 1976 inclusivement

(Millions de dollars)

Chemin de fer	Subdivision	Montant de la demande rejetée
CN	Avonlea	0.10
CN	Drumheller	1.38
CN	Lampman	4.58
CN	Lewvan	7.20
CN	Northgate	1.59
	Total partiel	14.85
CP	Amulet	0.10
CP	Assiniboine	1.08
CP	Bromhead	0.31
CP	Burstall	0.43
CP	Empress	2.70
CP	Estevan [1]	3.32
CP	Glenboro	0.43
CP	La Riviere	1.02
CP	Lloydminster	0.17
CP	Neudorf	0.13
	Total partiel	9.69
	Total	24.54

(1) Toutes les demandes ont été retirées de 1975 à ce jour et il n'en sera plus présenté à l'avenir.

Montants réclamés jusqu'à 1976 inclusivement en vertu de l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer pour des lignes qui ont été divisées en tronçons et qui sont visées par la décision relative à la distinction entre lignes principales et embranchements

(Millions de dollars)

Chemin de fer	Subdivision	Montant réclamé
CN	*Craik	7.97
CN	*Qu'Appelle	3.33
CN	*Three Hills	6.22
CN	*Turnberry	0.90
	Total partiel	18.42
CP	*Coutts [1]	1.40
CP	*Macleod [2]	0.24
CP	Stirling	4.50
	Total partiel	6.14
	Total	24.56

(1) Toutes les demandes passées ont été retirées et il n'en sera plus présenté à l'avenir.

(2) La subdivision Macleod de Calgary à Aldersyde est désignée comme ligne principale, ne remplissant pas les conditions requises pour l'octroi de subventions au titre de demandes passées. Il sera statué sur les demandes relatives à la partie restante de la ligne conformément aux principes de la Décision relative à la division de lignes en tronçons.

*Demandes passées non recevables, à la suite de la décision relative à la distinction entre ligne principale et embranchement.

Table III

Disallowances up to and Including 1976 Under Section 258 of the Railway Act Made as a Result of the Segmentation Issue

(Millions of Dollars)

Railway	Subdivision	Amount Disallowed
CN	Avonlea	0.10
CN	Drumheller	1.38
CN	Lampman	4.58
CN	Lewvan	7.20
CN	Northgate	1.59
	Sub Total	14.85
CP	Amulet	0.10
CP	Assiniboia	1.08
CP	Bromhead	0.31
CP	Burstall	0.43
CP	Empress	2.70
CP	Estevan [1]	3.32
CP	Glenboro	0.43
CP	La Riviere	1.02
CP	Lloydminster	0.17
CP	Neudorf	0.13
	Sub Total	9.69
	Total	24.54

(1) All claims have been withdrawn from 1975 to present date, no future claims to be submitted.

Claimed Amounts Up to and Including 1976 Under Section 258 of the Railway Act Made on Segmentation Lines and Considered by Main Line/Branch Line Decision

(Millions of Dollars)

Railway	Subdivision	Claimed Amount
CN	*Craik	7.97
CN	*Qu'Appelle	3.33
CN	*Three Hills	6.22
CN	*Turnberry	0.90
	Sub Total	18.42
CP	*Coutts [1]	1.40
CP	*Macleod [2]	0.24
CP	Stirling	4.50
	Sub Total	6.14
	Total	24.56

(1) All past claims withdrawn, no future claims to be submitted.

(2) The Macleod Subdivision from Calgary to Aldersyde is designated as a Main Line ineligible for subsidy on past claims. Claims on the remaining portion will be determined according to the principles of the Segmentation Decision.

*Past claims ineligible as a result of Main Line/ Branch Line Decision.

Une façon d'aborder le problème consistait à examiner les dispositions légales relatives à la division de lignes en tronçons. La note émettait l'avis que le Comité devrait définir le degré de division en tronçons qui serait admissible pour les demandes de subventions relatives à des lignes ferroviaires. Cet aspect du problème a trait au "droit de diviser les lignes en tronçon" qu'admet la *Loi sur les chemins de fer*. D'une façon générale, si ce point de vue était adopté, les demandes seraient établies de telle manière que tout le trafic dépendant nettement de l'existence d'une ligne pour un transport efficace partirait de la ligne faisant l'objet de la demande ou y aboutirait.

One approach to the issue dealt with the segmenting of lines and the legal requirements pertaining thereto. The paper suggested that the Committee should define the degree of segmentation which would be acceptable for subsidy claims on rail lines. This aspect of the problem concerns the "right to segment" lines as allowed for in the *Railway Act*. In general terms if this approach were taken, lines would be claimed in such a manner that all traffic clearly dependent on a line's existence for efficient transport would originate or terminate on the claimed line.

La note établie par des membres du Comité suggérait un autre point de vue qui, si le Comité l'acceptait, écarterait aussi le problème lié aux cas de division de lignes en tronçons. Un examen préliminaire de la *Loi sur les chemins de fer* et de l'*ordonnance sur les frais n° R-6313* conduisait les membres du Comité à présenter une interprétation selon laquelle tous les frais et les revenus afférents au trafic qui ne partait pas d'une ligne ou d'un tronçon de ligne faisant l'objet d'une demande ou n'y aboutissait pas, mais qui était acheminé en transport intermédiaire sur cette ligne ou ce tronçon, seraient pris en compte dans la détermination de la perte réelle pour la ligne ou le tronçon faisant l'objet de la demande. Si l'interprétation proposée des règlements pertinents était acceptée par le Comité, il deviendrait impossible aux compagnies ferroviaires d'écarter l'effet d'un trafic rentable de leurs demandes de subventions.

The staff paper outlined an alternative approach which, if accepted by the Committee, would also eliminate the problem associated with segmentation cases. A preliminary review of the *Railway Act* and the *Cost Order R-6313* led the Committee's staff to present an interpretation whereby all costs and revenues, pertaining to traffic which does not originate or terminate on a claimed line or line segment but passes over or is "bridged" over the claimed line or line segment, would be included in the actual losses determination for a claimed line or line segment. If the suggested interpretation of the relevant statutes were accepted by the Committee, it would become impossible for the Railways to eliminate the impact of profitable traffic from its subsidy claims.

Les compagnies de chemin de fer ont été invitées à présenter leurs observations sur la note de discussion et elles ont répondu par un mémoire commun en date du 13 octobre 1977. Ce mémoire présentait des soumissions concernant la question de la division de lignes en tronçon et avançait d'autres interprétations des règles pertinentes, en présentant aussi des soumissions que les membres du Comité n'avaient pas envisagées auparavant. Le mémoire des compagnies constituait un exposé solide justifiant leur façon de procéder actuelle en ce qui a trait à la division de lignes en tronçons. D'autres réunions se sont tenues au niveau des membres du Comité pour étudier ces diverses façons possibles d'aborder le problème, ainsi que d'autres, avant que le Comité ne prononce une décision.

The Railways were invited to comment on the discussion paper and they responded with a joint submission dated October 13, 1977. The submission presented arguments concerning the segmentation issue and provided alternative interpretations of the relevant statutes, as well as providing arguments not previously considered by the Committee's staff. The Railway submission represented a strong case justifying their present policies in respect of the segmentation of lines. Further staff level meetings were held to explore these and other possible approaches to the problem prior to issuance of the Committee's decision.

Au cours de cette période d'analyse et de discussions, les compagnies ferroviaires ont réexaminé leur position à l'égard de la question de la division de lignes en tronçons. Elles soutenaient que, sur le plan légal, elles étaient dans leur droit, selon les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*, en déposant une demande pour tout tronçon d'une ligne qui remplissait les conditions requises pour faire l'objet d'une subvention au titre de l'article 256 ou de l'article 258 de la *Loi sur les chemins de fer*. De plus, ils soutenaient que les règlements pertinents n'envisagent pas que les frais et les revenus d'un trafic "de transport intermédiaire" sur une ligne ou un tronçon de ligne faisant l'objet d'une demande soient inclus dans le calcul des pertes subies sur cette ligne ou sur ce tronçon de ligne. Ils admettaient, cependant, qu'une application aussi stricte des dispositions légales pouvait, dans certains cas, mener à des situations qui ne seraient pas conformes aux intentions de la législation ni, en fait, au bon sens. Les compagnies ferroviaires proposaient que "toute la série de demandes soumises par les compagnies de chemin de fer doit être déposée de façon que toutes les lignes ferroviaires qui n'auront pas fait l'objet de demandes constituent un réseau de lignes ferroviaires reliées entre elles". Cela semblerait signifier qu'un tronçon ne faisant pas l'objet d'une demande ne doit pas être effectivement isolé du reste du réseau ferroviaire. "Effectivement isolé" signifie que l'abandon de la ligne faisant l'objet d'une demande ou d'un segment de cette ligne aurait l'un des effets suivants:

- Le trafic en provenance d'une ligne ou d'un tronçon de ligne ne faisant pas l'objet d'une demande n'aurait pas accès au reste du réseau ferroviaire.

- Le trafic en provenance d'une ligne ou d'un tronçon de ligne ne faisant pas l'objet d'une demande devrait être réacheminé en faisant un détour déraisonnable pour atteindre sa destination.

Ce principe s'appliquerait aux demandes en suspens et constituerait une directive pour traiter les demandes qui seraient soumises à l'avenir. Un certain nombre de demandes en suspens pourraient être retirées, aucune perte économique n'ayant pu être attribuée aux lignes aux-

During this period of analysis and discussion, the Railways revised their position regarding the segmentation issue. They maintained the legal view that they are within their rights, as provided by the *Railway Act*, to claim for any segment of line eligible for subsidy under Section 256 or 258 of the *Railway Act*. Furthermore, they maintain that the relevant statutes do not contemplate the inclusion of costs and revenues of traffic "bridged" over a claimed line or line segment in the determination of losses on that line or line segment. They agreed, however, that such a strict interpretation of the statutes could, in some cases, lead to situations not reconcilable with the intent of the legislation, or indeed, with a common test of reasonableness. The Railways have proposed that "the total set of Railway submissions must be filed in such a way that all railway lines, for which no submissions have been made, form an interconnected railway network." This would appear to mean that a non-claimed segment must not be effectively isolated from the rest of the rail network. "Effectively isolated" means that abandonment of the claimed line or a portion thereof would result in one of the following:

- Traffic from a non-claimed line or portion thereof would not have access to the rest of the rail system.

- Traffic from a non-claimed line or portion thereof would have to be rerouted in an unreasonably circuitous manner to reach its destination.

This principle would apply to the outstanding claims as well as providing a guideline for future claim submissions. A number of outstanding claims may be retracted because no economic loss could be attributed to the claimed lines. Other claims would be refiled retroactively if a

quelles elles se rapportent. D'autres réclamations pourraient être déposées rétrospectivement si une base existait encore pour un paiement en vertu de l'article 256 ou de l'article 258 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Subséquemment à la proposition des compagnies de chemin de fer reprise ci-dessus, Canadien Pacifique Limitée a retiré ses demandes relatives à la subdivision Estevan pour les exercices 1975, 1976 et 1977; il s'agissait de demandes qui avaient été rejetées à cause du problème de la division de lignes en tronçons. Canadien Pacifique n'a pas proposé de déposer à nouveau les demandes relatives à la subdivision Estevan pour les exercices antérieurs à 1975. Il semble donc qu'un cas spécial est invoqué pour la subdivision Estevan et que le principe proposé pour résoudre la question de la division de lignes en tronçons ne devrait pas être appliqué dans un cas où des paiements ont été effectués.

Nous venons de voir les différents arguments dont le Comité a été saisi pour examen. Étant donné que le mémoire des compagnies ferroviaires apporte des arguments justifiant leur façon d'agir actuelle en ce qui concerne le problème de la division de lignes en tronçons, il est utile de se reporter aux dispositions réglementaires relatives à cette question et aux soumissions détaillées présentées par les compagnies.

L'article 252 de la *Loi sur les chemins de fer* définit comme suit le terme "embranchement":

> "embranchement" désigne une ligne de chemin de fer située au Canada, qui relève d'une compagnie assujettie à la juridiction du Parlement et qui, par rapport à une ligne principale du système ferroviaire de la compagnie situé au Canada et dont elle fait partie, constitue une ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer, et comprend toute partie de cette ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer; (Souligné par nous).

De plus, l'expression "embranchement ou tronçon d'embranchement" apparaît, sous diverses formes, dans les dispositions suivantes de la *Loi sur les chemins de fer*: paragraphe 3 de l'article 254, paragraphe 3(d) de l'article 254, paragraphe 3(f) de l'article 254, paragraphe 3(g) de l'article 254, paragraphe 4 de l'article 254,

basis still existed for payment under Section 256 or 258 of the *Railway Act*.

Subsequent to the Railways' proposal, as above, Canadian Pacific Limited withdrew their claims for the Estevan Subdivision for the years 1975, 1976, and 1977, these being claims which were disallowed due to the segmentation problem. Canadian Pacific Limited has not offered to refile the claims on the Estevan Subdivision in respect of years prior to 1975. It would therefore appear that a special case is being argued for the Estevan Subdivision and that the principle suggested for resolution of the segmentation issue should not be applied in a case where payments have been made.

The foregoing represents the various arguments placed before the Committee for its consideration. Because the Railways' submission represents an argument justifying their present handling of the segmentation problem, it is useful to review the statutory provisions pertaining to this issue and the detailed arguments presented by the Railways.

Section 252 of the *Railway Act* defines the expression "branch line" as follows:

> 'branch line' means a line of railway in Canada of a railway company that is subject to the jurisdiction of Parliament that, relative to a main line within the company's railway system in Canada of which it forms a part, is a subsidiary, secondary, local or feeder line of railway, and includes a part of any such subsidiary, secondary, local or feeder line of railway. (emphasis added)

In addition, the expression "branch line or any segment thereof" appears, in various forms, in the following provisions of the *Railway Act*: Section 254(3), Section 254(3)(d), Section 254(3)(f), Section 254(3)(g), Section 254(4), Section 254(5), Section 254(5)(a), Section 254(5)(b), Section 254(7), Section 254(8), Section 255(4)(a),

paragraphe 5 de l'article 254, paragraphe 5(a) de l'article 254, paragraphe 5(b) de l'article 254, paragraphe 7 de l'article 254, paragraphe 8 de l'article 254, paragraphe 4(a) de l'article 255, paragraphe 4(b) de l'article 255, paragraphe 1(b) de l'article 256, paragraphe 2 de l'article 256, paragraphe 2 de l'article 258.

Les compagnies de chemin de fer se sont fondées en particulier sur le paragraphe 2 de l'article 258 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui dispose que:

> Lorsqu'un embranchement ou un tronçon de celui-ci est exploité à perte réelle après le 22 mars 1967 et que la compagnie qui exploite cette ligne ou ce tronçon ne peut faire une demande d'abandon en vertu de l'article 253 par suite d'un décret pris en vertu du paragraphe (1), la compagnie peut faire une demande de dédommagement de cette perte et le ministre des Finances, sur la recommandation de la Commission et en conformité des règlements que le gouverneur en conseil peut établir à ce sujet, peut faire verser à la compagnie, sur le Fonds du revenu consolidé, un montant n'excédant pas celui de la perte réelle de la compagnie, déterminé par la Commission, qui est attribuable à l'exploitation de cette ligne ou de ce tronçon pour l'année financière ou la partie d'année financière de la compagnie pour laquelle le dédommagement de la perte réelle est réclamé. (souligné par nous).

Le mémoire des compagnies ferroviaires relatif à cette question figure dans une lettre adressée par C.P. Rail, en date du 6 octobre 1975, à l'Honorable E.J. Benson. Voici un extrait de cette lettre:

> Lorsqu'un tronçon non rentable constitue l'extrémité de voie d'un embranchement rentable (par exemple la section Gimli-Riverton de la Subdivision Winnipeg Beach), nous avons eu pour usage de réclamer un dédommagement pour ce tronçon en vertu du paragraphe 2 de l'article 258 de la Loi et la Commission a eu pour usage de recommander le paiement de ce dédommagement. Il est tout à fait clair que le texte du paragraphe 2 de l'article 258, qui introduit dans les dispositions de la Loi qui ont trait au dédommagement l'idée de subventionner l'ex-

Section 255(4)(b), Section 256(1)(b), Section 256(2), Section 258(2).

The Railways have in particular relied on Section 258(2) of the *Railway Act*, which provides as follows:

> Where a branch line or any segment thereof is being operated after the 22nd day of March 1967 at an actual loss and the company operating that line or segment thereof is unable to make an application for abandonment under section 253 by virtue of an order under subsection (1), the company may claim for such loss and the Minister of Finance, on the recommendation of the Commission and in accordance with such regulations as the Governor in Council may make in that regard, may, out of the Consolidated Revenue Fund, cause to be paid to the company an amount not exceeding the actual loss of the company, as determined by the Commission, attributable to the operation of that line or segment in the financial year of the company, or part thereof, for which the actual loss is claimed. (emphasis added)

The Railways' submission on this issue is contained in a C.P. Rail letter dated October 6, 1975, addressed to The Honourable E.J. Benson. The following is an excerpt from that letter:

> Where an uneconomic segment happens to constitute the stub end of a profitable branch line (an example is the Gimli to Riverton section of the Winnipeg Beach Subdivision) it has been our practice to lay claim for compensation pursuant to Section 258(2) of the Act in respect of such segment, and it has been the practice of the Commission to recommend payment of such claims. Quite clearly the wording of Section 258(2), which introduces into the compensation provisions of the Act the concept of subsidizing the operation of a *segment* of a branch line, author-

ploitation d'un *tronçon* d'embranchement, autorise le paiement d'un dédommagement en pareil cas.

Nous soutenons que le texte du paragraphe 2 de l'article 258 permet aussi le paiement d'un dédommagement en ce qui concerne un tronçon rentable d'un embranchement qui est rentable hormis ce tronçon, même lorsque celui-ci ne constitue pas l'extrémité de voie de la ligne mais est situé ailleurs, soit au début de la ligne, soit entre d'autres tronçons qui sont rentables. Le Canadien Pacifique a déposé certaines demandes de dédommagement se rapportant à des tronçons non rentables de cette nature pour l'exercice 1973, mais la Commission a refusé de recommander que les montants demandés lui soient payés.

L'argument qui s'oppose à ce que fit valoir la compagnie à ce sujet est qu'un tronçon d'embranchement, autre qu'une extrémité de voie, ne pourrait en aucun cas être abandonné en vertu des dispositions de l'article 253 et que la possibilité d'un abandon matériel est une condition nécessaire au paiement, aux termes du paragraphe 2 de l'article 258. Nous sommes d'avis que les dispositions du paragraphe 2 de l'article 258 ne doivent pas nécessairement être ainsi interprétées. L'article 253 vise seulement l'abandon d'embranchements et non de tronçons d'embranchements. Le paragraphe 1 de l'article 258 autorise le gel d'embranchements ou de régions où sont situés des embranchements, et lui non plus ne mentionne pas les tronçons. Ce n'est pas forcer le sens du paragraphe 2 de l'article 258 que de soutenir qu'il permet le paiement d'un dédommagement pour un *tronçon* d'embranchement dans des cas où une demande d'abandon de *l'embranchement* ne peut être présentée aux termes de l'article 253, du fait des dispositions du paragraphe 1 de l'article 258. L'article ne doit pas nécessairement être entendu comme exigeant qu'une demande d'abandon matériel du *tronçon* en question soit une possibilité qui aura été écartée par une ordonnance en vertu du paragraphe 1 de l'article 258.

Sur la base des différentes soumissions et interprétations présentées au Comité et à la suite de l'examen approfondi de l'aspect légal repris ci-dessus, il est décidé par les présentes que, exception faite des paiements effectués précédemment pour la subdivision Estevan, les

izes the payment of compensation in such circumstances.

It is submitted that the wording of Section 258(2) also permits the payment of compensation in respect of an uneconomic segment of an otherwise profitable branch line even where such segment does not constitute the stub end of the line but is physically located elsewhere either at the commencement of the line or between other profitable segments. Canadian Pacific filed some claims for compensation in respect of uneconomic segments of this nature for the year 1973 but the Commission declined to recommend payment of such claims.

The argument against the contentions of the Company in this respect is that a segment of a branch line, other than a stub end, could not under any circumstances be physically abandoned under the provisions of Section 253 and that the capability of physical abandonment is a condition precedent to payment under Section 258(2). It is submitted that the provisions of Section 258(2) need not be so interpreted. Section 253 refers only to the abandonment of branch lines, not segments of branch lines. Section 258(1) authorizes the freezing of branch lines, or areas in which branch lines are located, and likewise does not make reference to segments. It does not strain the language of Section 258(2) to hold that it permits the payment of compensation in respect of any *segment* of a branch line in circumstances where an application for abandonment of *such branch line* may not be made under Section 253 by reason of the provisions of Section 258(1). The section need not be read as requiring that an application for physical abandonment of such *segment* is a possibility that has been removed by an order under Section 258(1).

Based upon the various arguments and interpretations placed before this Committee and following the detailed legal review above, it is hereby decided that, with the exception of past payments on the Estevan Subdivision, the Railways may file subsidy claims for segments of

compagnies ferroviaires peuvent déposer des demandes de subventions pour des tronçons d'embranchements pourvu qu'un tronçon ne faisant pas l'objet d'une demande ne soit pas isolé effectivement du reste du réseau au cas où le tronçon faisant l'objet de la demande serait abandonné.

Le Comité estime que si l'abandon d'une partie d'embranchement doit aboutir en fait à l'abandon d'une autre partie de cet embranchement, le bon sens dicte que la demande d'abandon soit étudiée en ce qui a trait aux deux parties. En établissant ce principe, nous ne faisons rien de plus qu'assurer l'application de la *Loi sur les chemins de fer* qui interdit l'abandon de l'exploitation d'un embranchement ou d'une partie d'embranchement sans l'approbation préalable du Comité.

Afin qu'il soit statué définitivement sur les réclamations passées, les compagnies de chemin de fer devront déposer à nouveau toutes les demandes relatives à des lignes pour lesquelles existent actuellement des problèmes de division en tronçons. De plus, lorsque cette question se posera à propos de futures demandes de subventions relatives à des embranchements, chaque ligne fera l'objet d'une évaluation individuelle et tous les facteurs qui entrent en jeu pour statuer sur chaque cas seront examinés.

Les demandes relatives à la subdivision Estevan de CP devront être déposées à nouveau pour tous les exercices qui ont fait l'objet d'une demande, indépendamment du fait que des paiements aient été effectués ou non. Aucun argument convaincant qui justifierait que l'on traite cette ligne différemment de tout autre cas de division en tronçons n'a été présenté au Comité, et Canadien Pacifique Limitée n'a pas présenté d'argument décisif qui justifierait que les réclamations afférentes à des exercices antérieurs à 1975 soient autrement traitées que celles qui se rapportent à 1975 et à des exercices ultérieurs. Le Comité doit donc rejeter la proposition de Canadien Pacifique Limitée visant à ce qu'on lui permette de conserver toutes les sommes qui lui ont été payées à ce jour pour cette subdivision.

La question du trafic en transport intermédiaire

Les précédents chapitres de la présente décision ont traité de deux grandes questions qui

branch lines providing that any segment not claimed for subsidy would not be effectively isolated from the rest of the network, if the claimed segment of line were abandoned.

The Committee is of the opinion that where the abandonment of part of a branch line will result in the *de facto* abandonment of another part of the branch line, common sense dictates that the application for abandonment must be considered in respect of both parts. In establishing this principle we are doing no more than ensuring compliance with the *Railway Act* which prohibits the abandonment of the operation of a branch line or a part thereof without the prior approval of the Committee.

In order to finalize past claims the Railways must refile all claims on lines where segmentation problems now exist. Furthermore, where this issue arises in future branch line subsidy claims, each line will be evaluated on a case-by-case basis and all factors which are relevant to a decision on each case will be considered.

Claims on CP's Estevan Subdivision are to be refiled for all years claimed, regardless of whether payments have been made. No convincing arguments have been placed before the Committee to justify treating this line in a manner different from any other segmentation case, nor has Canadian Pacific Limited provided a compelling argument that claims for years prior to 1975 should be treated in a manner different from that for 1975 and subsequent years. Therefore, the Committee must reject Canadian Pacific Limited's proposal that they be allowed to retain all monies paid to date in respect of this Subdivision.

The Bridge Traffic Issue

The preceding sections of this decision dealt with two major issues affecting the eligibility of

ont des retentissements en ce qui concerne la recevabilité des demandes de subventions déposées aux termes des articles 256 et 258 de la *Loi sur les chemins de fer*. Un problème connexe, désigné ci-après comme la "question du trafic en transport intermédiaire", réclame lui aussi l'attention du Comité et fait l'objet de la suite de cette décision.

subsidy claims under Sections 256 and 258 of the *Railway Act*. A related problem, hereinafter referred to as the bridge traffic issue, also requires the attention of the Committee and is the subject of the remainder of this decision.

Ce terme se rapporte au calcul de la perte réelle pour une ligne faisant l'objet d'une demande de subvention, lorsque les compagnies ferroviaires l'effectuent en tenant compte seulement des frais et des revenus afférents au trafic qui part de cette ligne ou qui y aboutit. Les frais et les revenus ne sont pas inclus dans le calcul de la perte réelle lorsqu'ils sont afférents à du trafic "en transport intermédiaire" sur la ligne faisant l'objet de la demande. Les compagnies de chemin de fer se bornent à réduire leurs frais pour la ligne faisant l'objet de la demande pour tenir compte de la part des frais spécifiques afférents à la ligne (pour l'entretien des chemins de roulement par exemple) qu'engendre le trafic en transport intermédiaire sur cette ligne.

This term refers to the Railways' calculation of actual loss for a claimed line by including only those costs and revenues associated with traffic originating or terminating on that line. Costs and revenues are not included in the calculation of actual loss, where they are associated with traffic which passes over or is "bridged" over the claimed line. The Railways merely reduce their costs for the claimed line to reflect the portion of on-line specific costs, such as roadway maintenance, which are generated by the passage of traffic over the claimed line.

Les dispositions légales et les règlements existants ne prévoient expressément ni l'inclusion ni l'exclusion des frais et des revenus qu'engendre le trafic "en transport intermédiaire" sur une ligne faisant l'objet d'une demande. Pour cette raison, le Comité a rejeté ces dernières années les demandes des compagnies ferroviaires qui se rapportaient à des lignes pour lesquelles la méthode de ventilation de certains frais spécifiques afférents à la ligne entre le trafic "en transport intermédiaire" et le trafic local ne lui a pas semblé satisfaisant, en attendant que cette question puisse être éclaircie et résolue.

Existing statutes and regulations do not explicitly provide for the inclusion or exclusion of costs and revenues generated by traffic "bridged" over a claimed line. For this reason, disallowances have been made in recent years to railway claims in respect of lines where the method of allocating on-line specific costs between bridge and local traffic was unsatisfactory to the Committee, until such time as this issue could be clarified and resolved.

Le Tableau IV donne une liste des lignes pour lesquelles se pose la question du trafic en transport intermédiaire. Du fait de la désignation des lignes principales décidée ci-avant dans la présente décision, les lignes qui figurent dans le Tableau IV ne remplissent pas les conditions requises pour l'octroi de subventions après le 1er janvier 1978. Le premier objectif de l'étude de cette question est d'établir des directives qui permettront de se prononcer non seulement sur les demandes de subventions en suspens, mais aussi sur les demandes qui seraient présentées à l'avenir pour des lignes sur lesquelles la composition du trafic est analogue.

The lines which are affected by the bridge traffic issue are listed in Table IV. As a result of the main line designation decided earlier in this decision, the lines named in Table IV are ineligible for subsidy after January 1, 1978. The primary objective in addressing this issue is to provide guidelines not only for the resolution of outstanding subsidy claims, but for future subsidy claims submitted on lines with similar traffic patterns.

Tableau IV

Demandes de subventions faites en vertu de l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer et affectées par la question du trafic de passage

Chemin de fer	Subdivision
CN	Aberdeen
CN	Assiniboine
CN	Craik
CN	Langham
CN	Margo
CN	Qu'Appelle
CN	Togo
CP	Aldersyde
CP	Lanigan

Deux façons différentes de traiter le trafic en transport intermédiaire dans la détermination de la perte réelle ont été envisagées. Le Comité a examiné les textes légaux en ce qui concerne la possibilité

- d'inclure tous les frais et les revenus du trafic en transport intermédiaire dans la détermination de la perte réelle;
- d'exclure tous les frais et les revenus du trafic en transport intermédiaire dans la détermination de la perte réelle.

Une analyse du traitement qu'il convient de réserver au trafic en transport intermédiaire a été l'un des éléments de la décision sur la question de la division de lignes en tronçons, définie pour la première fois dans la note de discussion des membres du Comité des transports par chemin de fer concernant cette question. Les compagnies ferroviaires ont répondu par une note exposant leur position, visant à justifier le mode actuel de détermination des frais sur la base d'interprétations des textes de la *Loi sur les chemins de fer* et de l'*ordonnance sur les frais n° R-6313*.

Les compagnies de chemin de fer ont par la suite modifié leur position concernant le problème de la division de lignes en tronçons, tout en confirmant cependant leur position sur la question du trafic en transport intermédiaire. Les compagnies ont expliqué au Comité qu'il ne fallait nullement interpréter la modification de

Table IV

Lines Under Section 258 of the Railway Act Impacted by the Bridge Traffic Issue

Railway	Subdivision
CN	Aberdeen
CN	Assiniboine
CN	Craik
CN	Langham
CN	Margo
CN	Qu'Appelle
CN	Togo
CP	Aldersyde
CP	Lanigan

Two alternative treatments of bridge traffic in the determination of actual loss have been considered. The Committee has reviewed the statutes with respect to:

- including all costs and revenues of bridge traffic in the determination of actual loss.
- excluding all costs and revenues of bridge traffic in actual loss determinations.

An analysis of the appropriate treatment of bridge traffic was a component of the decision concerning the segmentation issue which was first defined in the R.T.C. staff discussion paper concerning that issue. The Railways responded with a position paper whose purpose was to justify the current costing approach based upon legal interpretations of the *Railway Act* and the *Cost Order R-6313*.

The Railways subsequently altered their position concerning the segmentation problem. However while so doing they also reconfirmed their position regarding the bridge traffic issue. The Railways made it clear to the Committee that their changed stance concerning segmentation was in no way to be interpreted as a retreat

leur position concernant la division en tronçons comme signifiant qu'ils abandonnaient leur position initiale concernant la façon de traiter le trafic en transport intermédiaire dans la détermination de la perte réelle.

Étant donné que le terme "trafic en transport intermédiaire" n'est pas défini ni employé dans aucun règlement pertinent, il est utile d'examiner les dispositions qui traitent indirectement de la question. La principale disposition réglementaire relative à la question du trafic en transport intermédiaire est l'article 252 de la *Loi sur les chemins de fer*, où l'on trouve la définition suivante de la "perte réelle":

> "perte réelle" désigne, relativement à tout embranchement, l'excédent
>
> (a) des frais encourus par la compagnie au cours de toute année financière de celle-ci pour l'exploitation de la ligne et pour le mouvement du trafic partant de la ligne ou y aboutissant, sur
>
> (b) les revenus de la compagnie pour cette année qui proviennent de l'exploitation de la ligne et du mouvement du trafic partant de la ligne ou y aboutissant. (souligné par nous)

C'est sur cette disposition que les compagnies ferroviaires se sont fondées en défendant leur position sur la question du trafic en transport intermédiaire. Cette position a été exposée dans un mémoire en date du 12 octobre 1977 et elle est reprise intégralement ci-dessous:

> Les questions légales qui ont trait au trafic en transport intermédiaire ont été, pensons-nous, correctement exposées. Cependant, nous nous permettons de nous écarter des conclusions avancées.
>
> L'article 252 de la Loi fournit une formule pour la détermination d'une perte réelle en rapport avec un embranchement. Si on lit conjointement les paragraphes (a) et (b), on voit que la perte réelle signifie l'excédent des frais de la compagnie sur ses revenus au cours d'un exercice quelconque, dans l'exploitation de la ligne et l'acheminement du trafic qui part de la ligne ou y aboutit.

from their original position concerning the treatment of bridge traffic in actual loss determinations.

Since the term "bridge traffic" is not defined or employed in any relevant statutes, it is useful to review those statutes which deal indirectly with this issue. The main statutory provision relevant to the bridge traffic issue is Section 252 of the *Railway Act*, wherein the following definition of "actual loss" is to be found:

> 'actual loss', in relation to any branch line means the excess of
>
> (a) the costs incurred by the company in any financial year thereof in the operation of the line and in the movement of traffic originating or terminating on the line, over
>
> (b) the revenues of the company for that year from the operation of the line and from the movement of traffic originating or terminating on the line. (emphasis added)

It is on this provision that the Railways have relied in defending their position on the bridge traffic issue. That position was enunciated in a submission dated October 12, 1977, and it is hereinafter set out in full:

> The legal issues with respect to bridge traffic have, we believe, been accurately set forth. However, we beg to differ with the suggested conclusions.
>
> Section 252 of the Act provides a formula by which actual loss in relation to a branch line can be determined. Reading subsections (a) and (b) together the actual loss means the excess of costs over revenue incurred by the company in any financial year thereof in the operation of the line and in the movement of traffic originating or terminating on the line.

La proposition de la Commission, telle que nous la comprenons, vise à ce que les frais et les revenus afférents au trafic en transport intermédiaire sur la ligne soient, d'une manière ou d'une autre, inclus dans le calcul de la perte réelle.

Cette proposition repose sans doute sur l'interprétation faite par la Commission de l'expression "l'exploitation de la ligne" qui figure dans l'article 252, pour inclure tout le trafic transporté sur la ligne. La difficulté d'une telle interprétation est à notre avis que si l'expression "exploitation de la ligne" est comprise comme incluant "tout le trafic transporté sur la ligne", les mots "trafic partant de la ligne ou y aboutissant" seraient alors soit superflus soit inconséquents, résultat qui semblerait contraire aux règles de l'interprétation des dispositions établies par la Loi. De plus, les mots "mouvement du trafic" nous paraissent souligner la distinction faite par le législateur entre les frais et les revenus qui résultent de l'exploitation de la ligne et ceux qui résultent du mouvement du trafic. En conséquence, nous avançons respectueusement que le membre de phrase "trafic partant de la ligne ou y aboutissant" s'entend à l'exclusion de tout autre trafic qui passe sur la ligne, c'est-à-dire du trafic qui n'a sur la ligne ni son origine ni sa destination.

Ce qui précède implique que ledit article prévoit trois types de mouvements du trafic, à savoir le trafic partant de la ligne, le trafic aboutissant sur la ligne et le trafic passant sur la ligne. Le paragraphe 2 de l'article 254 est un cas d'espèce utile pour illustrer cette façon de voir.

Cet article dispose notamment que la Commission peut exiger qu'une compagnie fournisse certains chiffres relatifs au "trafic des lignes qui se fait depuis des points situés sur les lignes ou jusqu'à de tels points ou entre de tels points". Si l'interprétation de la Commission était juste, il n'aurait pas été nécessaire que le paragraphe 2 de l'article 254 mentionne le "trafic qui se fait entre de tels points", car cela s'oppose à ce qu'une distinction soit établie, comme elle l'est par la Commission, entre le trafic de passage sur les lignes et le trafic qui part des lignes ou qui y aboutit. Ainsi l'article 252, en ne men-

The suggestion of the Commission as we understand it is to the effect that costs and revenue associated with traffic passing over the line be somehow included in the calculation of actual loss.

This suggestion is presumably based on the Commission's interpretation of the phrase "operation of the line" as stated in Section 252 to include all traffic passing over the line. The difficulty with such an interpretation, we submit, is that if the phrase "operation of the line" is meant to include "all traffic passing over the line" then the words "traffic originating or terminating on the line" would either be superfluous or non-sequitur, a result which would appear to be contrary to the rules of statutory interpretation. Furthermore, the words "movement of traffic" appear to us to underline the distinction made by the legislator between costs and revenue resulting from the operation of the line as opposed to costs and revenue resulting from the movement of traffic. Consequently, we respectfully submit that the phrase "traffic originating or terminating on the line" was meant to exclude all other traffic passing over the line, i.e. traffic which neither terminates nor originates on the line.

By implication it follows from the foregoing that the section foresees three types of traffic movement, namely, originating traffic, terminating traffic, and traffic passing over the line. For purposes of illustration, Section 254(2) is a useful case in point.

This section provides *inter alia* that the Commission may require a company to furnish certain figures relating to "traffic moving over the lines whether originating or terminating at or moving between points on the lines". If the interpretation of the Commission is correct there would have been no need for Section 254(2) to refer to "traffic... moving between points on the lines", as opposed to making a distinction, as it does, between traffic moving over the lines and traffic either originating or terminating on the lines. Thus Section 252 by specifically referring only to the movement of traffic originating

tionnant expressément que le mouvement du trafic qui part de la ligne ou qui y aboutit, doit s'entendre comme excluant le mouvement du trafic de passage sur la ligne.

Il peut être utile, de plus, de rappeler que, dans l'*ordonnance n° 123994* du 5 avril 1967, la Commission des transports du Canada a défini comme suit les frais en rapport avec les embranchements:

1(b) "Frais", relativement à un embranchement, désigne les frais visés à l'article 3 de ce règlement, qu'une compagnie aurait évités si, pendant un exercice donné, elle n'avait pas maintenu et exploité l'embranchement et n'avait pas acheminé le trafic partant de ou aboutissant à ou passant sur la ligne, ou qu'une compagnie aurait encourus si, au cours d'un exercice donné, elle avait maintenu et exploité l'embranchement et acheminé le trafic partant de ou aboutissant à ou passant sur la ligne, indépendamment de la question de savoir quand, comment et par qui ces frais ont été encourus. (C'est nous qui soulignons).

Cependant, l'*Ordonnance n° R-6313* du 5 août 1969 du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports s'écarte considérablement de ce texte en définissant comme suit les frais, relativement aux embranchements:

1(c) "Frais", relativement à un embranchement, désigne, aux fins du calcul de la perte réelle, les frais que, compte tenu d'un laps de temps raisonnable pour l'adaptation à la nouvelle situation, une compagnie aurait évités ou éviterait si, pendant un exercice donné, elle ne maintenait et n'exploitait pas l'embranchement et n'encourait pas les frais variables de l'acheminement du trafic partant de l'embranchement ou y aboutissant, indépendamment de la question de savoir quand, comment et par qui ces frais ont été encourus.

Dans cette dernière définition, les mots "ou passant sur la ligne" ont été supprimés. Nous soutenons que cette suppression est significative et s'inscrit à l'appui de l'interprétation de l'article 252 que nous suggérons.

or terminating on the line, must be read to exclude the movement of traffic passing over the line.

In addition, it may be useful to recall that in *Order No. 123994*, dated April 5, 1967, the Board of Transport Commissioners for Canada defined costs in relation to branch lines as follows:

1(b)'costs' in relation to a branch line means those costs, as set out in section 3 of these regulations, which would have been avoided by a company if, in any financial year, it did not maintain and operate the branch line, and did not carry the traffic originating, terminating or passing over the line, or would have been incurred by a company if, in any financial year, it maintained and operated the branch line, and carried the traffic originating, terminating or passing over the line irrespective of when or in what manner, or by whom such costs were incurred. (underlining added)

However, *Order No. R-6313* dated August 5, 1969, issued by the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission differs substantially in that it defines costs in relation to branch lines to mean:

1(c)'costs' in relation to a branch line means those costs, for purposes of calculatng actual loss, which, allowing a reasonable period of time for adjustment to the new condition, would have been avoided or would be avoided by a company if, in any financial year, it did not maintain and operate the branch line, and did not incur the variable cost of carrying the traffic originating or terminating on the line irrespective of when or in what manner, or by whom such costs were incurred.

In this latter definition, the words "or passing over the line" have been deleted. We submit that this deletion is significant and supports our suggested interpretation of Section 252.

Nous sommes donc d'avis que le membre de phrase "exploitation de la ligne", relativement aux frais, inclut des éléments tels que l'entretien non lié au mouvement, les impôts, la dépréciation et le coût du capital afférents à la ligne et, en ce qui concerne les revenus, les recettes tirées par exemple de locations de terrains, de croisements de poteaux, de transports, etc., mais non, comme la Commission le suggère, les frais ou les revenus liés au mouvement du trafic. C'est-à-dire que ce membre de phrase se rapporte à tous les frais et revenus afférents à l'exploitation de la ligne proprement dite, par opposition aux frais et revenus afférents au mouvement du trafic.

Pour toutes ces raisons, nous affirmons respectueusement que notre interprétation des dispositions de la loi devrait prévaloir.

La position initialement adoptée par les membres du Comité était que les frais et les revenus dans ou de l'exploitation de la ligne incluent les frais et les revenus afférents à tout le trafic qui passe sur la ligne, et incluent par conséquent le trafic en transport intermédiaire.

Après avoir pris connaissance de la position des compagnies ferroviaires sur cette question, les membres du Comité ont ensuite examiné si le Comité avait le pouvoir, aux termes de la *Loi sur les chemins de fer*, et nonobstant la définition de la "perte réelle" qui figure à l'article 252, de prendre en considération le trafic de passage dans la détermination des frais et des revenus de l'exploitation de la ligne.

Deux dispositions semblent lui conférer ce pouvoir: la première, le paragraphe 7 de l'article 256 de la *Loi sur les chemins de fer*, stipule ce qui suit:

Dans le calcul de toute perte réelle aux fins de l'article 253 ou du présent article,

(a) la Commission peut, sous réserve de l'alinéa (b) inclure ou exclure les articles et facteurs relatifs aux frais et aux revenus qu'elle estime normal d'inclure ou d'exclure; et

(b) la Commission doit, lorsqu'elle détermine aux fins du présent paragraphe les

It is therefore our view that the phrase "operation of the line" with respect to cost includes such items as non- movement related maintenance, taxes, depreciation and costs of capital of the line and as regards revenue receipts from such items as land rentals, pole crossings, conveyances and the like, but not, as is suggested by the Commission, costs or revenue associated with the movement of traffic. That is to say, the phrase relates to all costs and revenue pertaining to the operation of the line per se as opposed to costs and revenue pertaining to the movement of traffic.

For all of these reasons we respectfully submit that our interpretation of the provisions of the law should prevail.

The initial position taken by Committee staff was that costs and revenues in or from the operation of the line include costs and revenues associated with all traffic passing over the line, and hence include bridge traffic.

Upon consideration of the Railways' position on this issue, Committee staff then investigated whether the Committee had any powers under the *Railway Act*, notwithstanding the definition of "actual loss" contained in Section 252, to consider bridge traffic in the determination of the costs and revenues in the operation of the line.

Two provisions appeared to confer such power. The first one, Section 256(7) of the *Railway Act*, reads as follows:

In the determination of any actual loss for the purposes of Section 253 or this section,

(a) the Commission may, subject to paragraph (b), include therein or exclude therefrom such items and factors relating to costs and revenues as to the Committee seem proper; and

(b) the Commission shall, in determining for the purposes of this subsection the

articles et facteurs dont elle peut tenir compte en ce qui concerne les revenus, considérer tous paiements reçus par la compagnie en vertu de l'article 272.

Il a été reconnu que l'argument qui s'opposerait à ce que cette dispostion soit invoquée serait que le paragraphe 7 de l'article 256 ne puisse être appliqué que dans les limites de la définition de la "perte réelle" que donne l'article 252.

L'autre disposition est l'article 329 de la *Loi sur les chemins de fer*. Cet article stipule ce qui suit:

(1) Dans le calcul des frais de l'entreprise de la compagnie, aux fins des articles 252 à 261, 264, 272, 276, 277, 278, 330 et du présent article, il doit être inclus l'allocation périodique que la Commission estimera raisonnable en l'occurrence

(a) pour la dépréciation , et

(b) en ce qui concerne le coût du capital afférent à toute dépense, que celle-ci ait ou non été acquittée grâce à des fonds empruntés.

(2) Sans limiter les pouvoirs que la présente loi confère à la Commission en matière de détermination des frais,

(a) si les frais d'une partie de l'entreprise de la compagnie ou d'une exploitation particulière de la compagnie doivent être calculés pour une certaine période, la Commission peut y inclure ceux des frais de l'ensemble ou de toute autre partie de l'entreprise qui sont, à son avis, raisonnablement attribuables, selon le cas, à la partie de l'entreprise ou à l'exploitation particulière pour laquelle le calcul est fait sans se préoccuper de savoir quand, comment ou par qui ces frais ont été encourus; et

(b) si les frais d'une partie de l'entreprise de la compagnie ou d'une ex-

items and factors that may be taken into account by it relating to revenues, have regard to any payments received by the company under Section 272.

It was recognized that the argument against the use of this provision would be that Section 256(7) can only be applied within the confines of the "actual loss" definition in Section 252.

The other provision is Section 329 of the *Railway Act*. It reads as follows:

(1) In computing the costs of the undertaking of the company for the purposes of sections 252 to 261, 264, 272, 276, 277, 278, 330 and this section, there shall be included such allowance on a periodic basis

(a) for depreciation, and

(b) in respect of the cost of any money expended, whether or not the expenditure was made out of borrowed money,

as to the Commission seems reasonable in the circumstances.

(2) Without limiting the powers of the Commission under this Act to determine costs,

(a) if the costs of a portion of the undertaking of the company or of a particular operation of the company are to be computed for a particular period, such of the costs of the whole undertaking of the company or any other portion of such undertaking thereof as, in the opinion of the Commission, are reasonably attributable to that portion of the undertaking or to the particular operation, as the case may be, in respect of which the costs are being computed, may be included in such computation of costs, irrespective of when, or in what manner, or by whom such costs were incurred; and

(b) if the costs of a portion of the undertaking of the company or of a partic-

ploitation particulière de la compagnie doivent être calculés en ce qui concerne les futures opérations de la compagnie, la Commission doit les déterminer d'après des prévisions établies sur la base qu'elle estime raisonnable en l'occurrence.

(3) Toute détermination des frais faite par la Commission à l'une quelconque des fins de la présente loi est définitive et lie toutes les parties intéressées ou concernées par cette détermination.

L'article 329 a été édicté en même temps que les articles 252 à 261 de la *Loi sur les chemins de fer*. La lacune manifeste, si l'on utilise l'article 329, est que cette disposition n'a trait qu'aux frais et non aux revenus.

Les articles ci-dessus de la *Loi sur les chemins de fer*, l'*ordonnance sur les frais n° R-6313* ainsi que les soumissions des compagnies ferroviaires ont été attentivement étudiés.

En l'absence de dispositions définitives dans la législation qui permettraient de se prononcer sur la question du trafic en transport intermédiaire, le Comité convient ici avec les compagnies ferroviaires que la *Loi sur les chemins de fer* n'envisageait pas que les frais et les revenus afférents au trafic en transport intermédiaire soient inclus dans la détermination de la perte réelle des embranchements. Ce n'est pas sans réticence que le Comité est arrivé à cette conclusion, mais il se sent obligé d'accepter le mode actuel de calcul des frais comme étant la seule façon légale d'aborder la question qui soit permise compte tenu des contraintes de la législation. Bien que le Comité ait donné son adhésion au principe selon lequel "les frais et les revenus afférents au trafic en transport intermédiaire acheminé sur une ligne qui fait l'objet d'une demande de subventions sera exclu de la détermination de la perte réelle aux fins de la subvention", le Comité n'est pas d'avis que ce soit là une façon logique d'aborder la question. L'application de ce principe peut aboutir à des résultats qui, de l'avis du Comité, ne sont pas raisonnables.

Un embranchement ou un tronçon de ligne d'où part ou sur lequel aboutit fort peu de trafic où un volume appréciable de trafic est "en transport intermédiaire" pourrait être réhabilité à grands frais par le Gouvernement fédéral. Ce-

ular operation of the company are to be computed in respect of future operations of the company, they shall be determined in accordance with estimates made on such basis as to the Commission seems reasonable in the circumstances.

(3) Any determination of costs by the Commission for any of the purposes of this Act is final and binding upon all parties interested or affected thereby.

Section 329 was enacted concurrently with Sections 252 to 261 of the *Railway Act*. The obvious shortcoming in using Section 329 is that this provision relates only to costs and not to revenues.

The above Sections of the *Railway Act*, the *Cost Order R-6313* and the arguments of the Railways have been carefully reviewed.

In the absence of definitive provisions within the statutes to deal with the bridge traffic issue, the Committee herein concurs with the Railways that the *Railway Act* did not contemplate the inclusion of costs and revenues associated with bridge traffic in the determination of actual loss on branch lines. The Committee has arrived at this conclusion with reluctance, but feels compelled to accept the present costing treatment as the only legal approach permitted within the constraints of the statutes. While the Committee has given its concurrence to the principle "that costs and revenues associated with bridge traffic moving over a claimed line shall be excluded from the determination of actual loss for subsidy purposes", the Committee does not consider this to be a logical approach. The application of this principle can lead to results which, in the opinion of the Committee, are not reasonable.

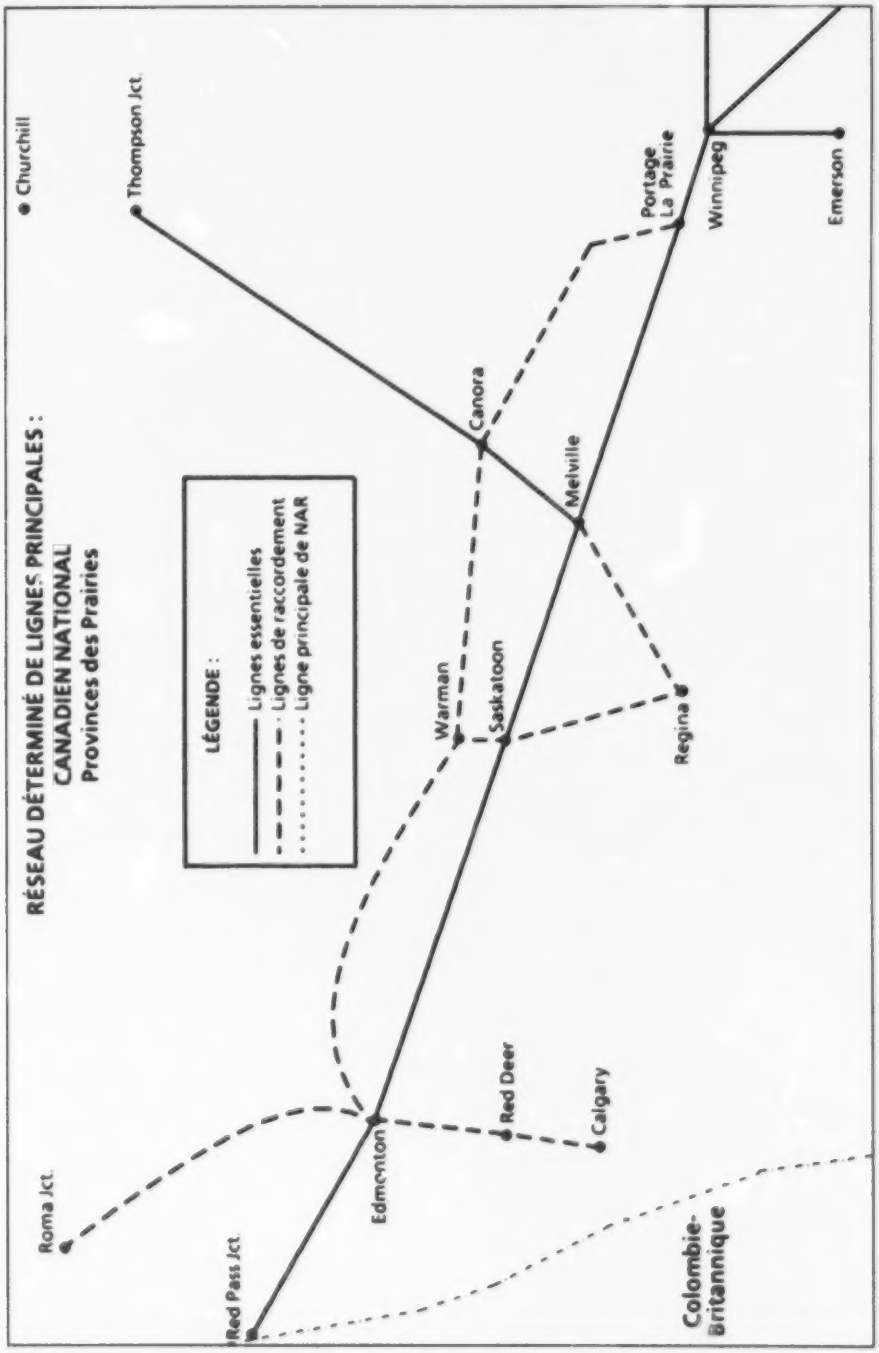
A branch lin[illegible]r line segment on which very little traffic originates or terminates but over which a significant amount of traffic is "bridged", could be rehabilitated at considerable expense to the Federal Government. Such a line,

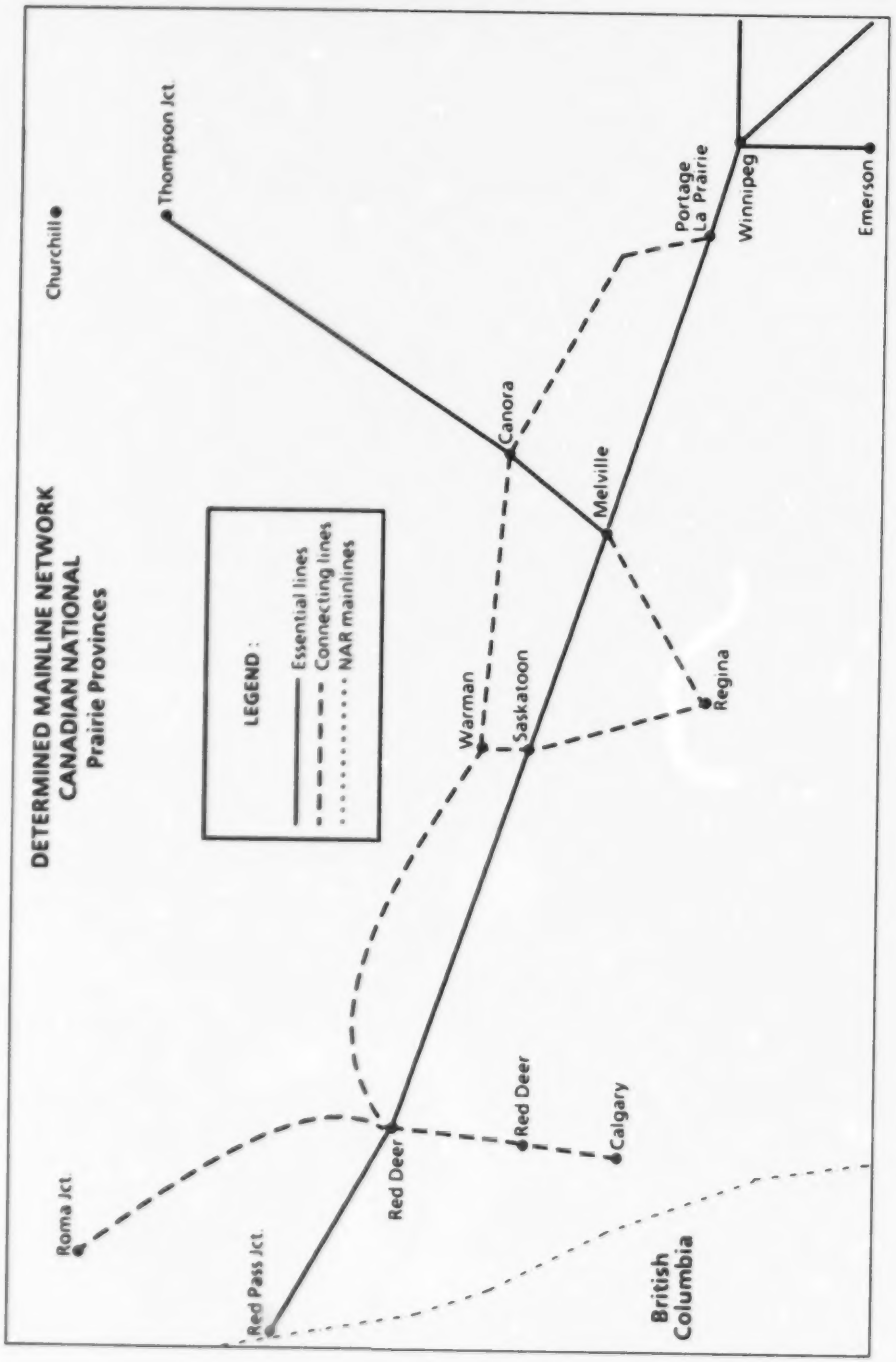
pendant, un tel embranchement (ou segment de ligne) contribuerait à la rentabilité globale de la compagnie ferroviaire s'il était tenu compte de tous les frais et de tous les revenus dans la détermination de la perte réelle. Dans le cadre des méthodes de détermination des pertes réelles que les compagnies appliquent actuellement et selon lesquelles les frais et les revenus du trafic en transport intermédiaire ne sont pas inclus, des subventions seraient accordées pour couvrir des pertes afférentes à l'exploitation de la ligne, à côté d'aides pour le remplacement de biens d'équipement. Le Comité est d'avis qu'il n'est pas raisonnable que les compagnies de chemin de fer reçoivent des fonds du Gouvernement fédéral pour des lignes faisant l'objet de demandes de subventions qui réaliseraient toutefois un profit sur le trafic si les frais et les revenus étaient pris en compte dans leur totalité et qui contribuent donc, en réalité, à la rentabilité des compagnies.

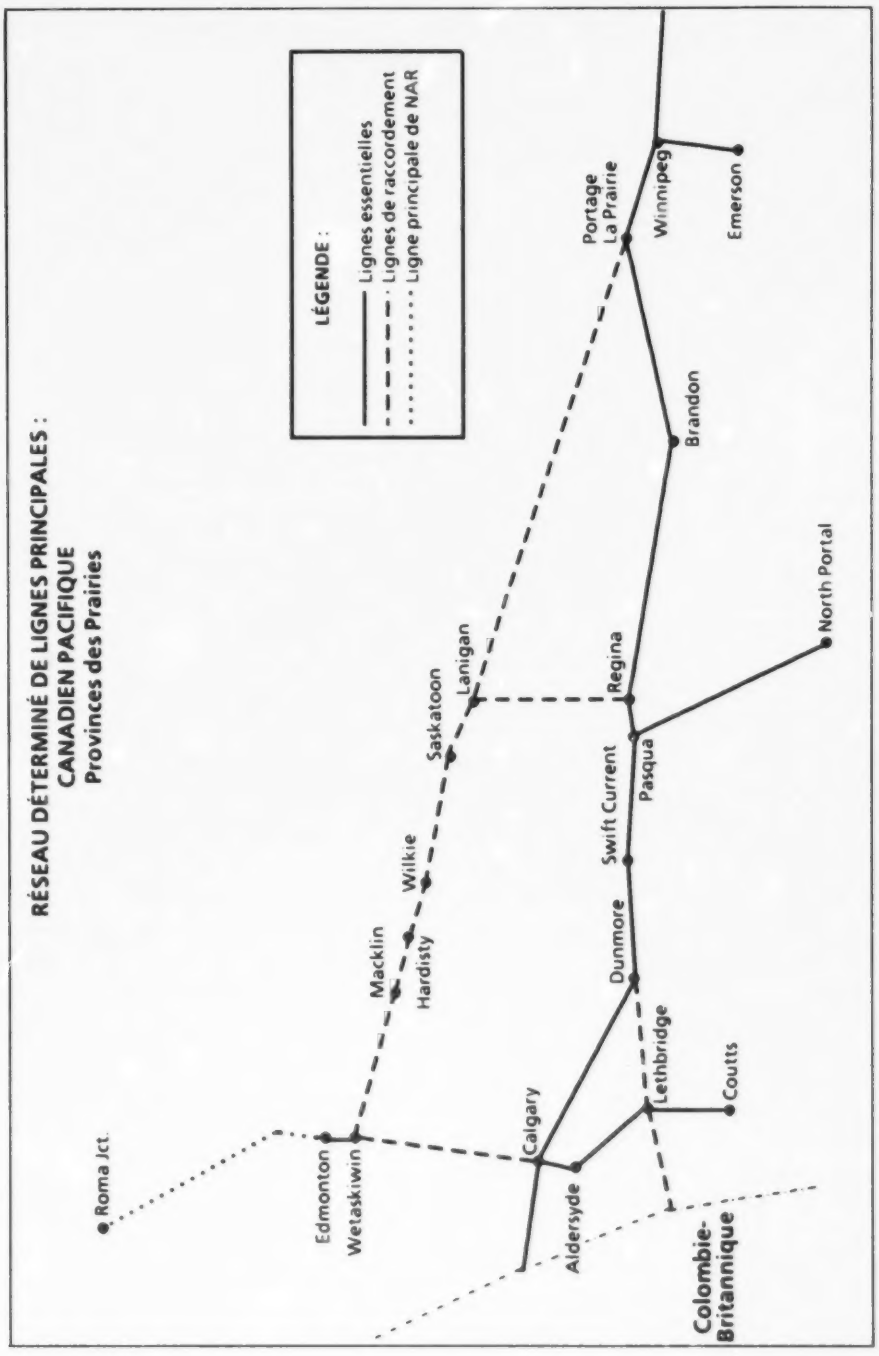
however, would contribute to the overall profitability of the Railway if all costs and revenues are taken into account in the actual loss determination. Under present Railway methods of determining actual losses which do not include the costs and the revenues from bridge traffic, subsidies would be received to cover losses for the operation of the line as well as grants for capital replacement. It is the opinion of the Committee that it is not reasonable for the Railways to receive funds from the Federal Government on claimed lines which would still earn a profit on the traffic if all costs and revenues were considered and in effect therefore, are contributing to the Railways' profitability.

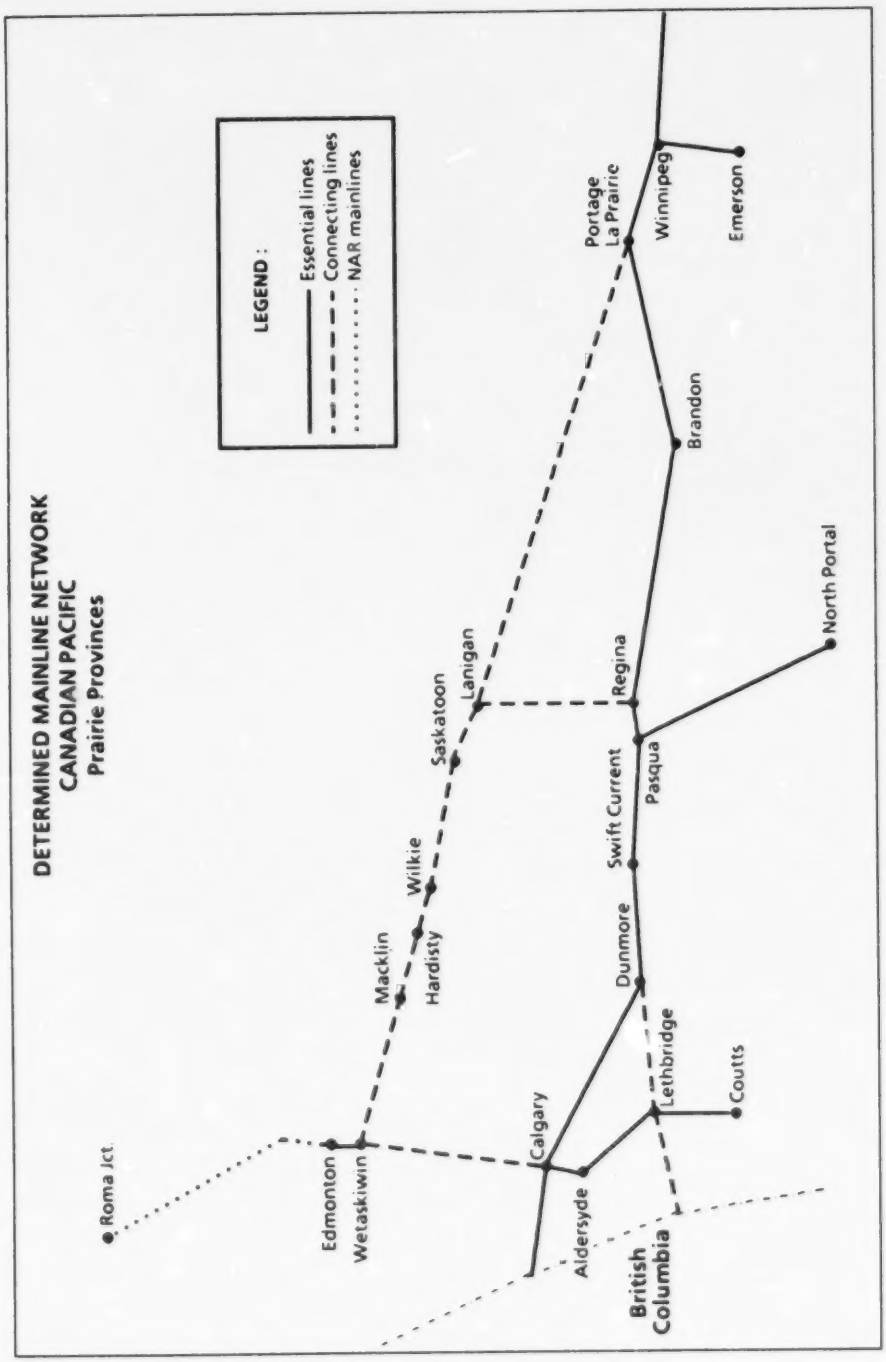
APPENDICE I / APPENDIX I

CARTES DES RÉSEAUX DE LIGNES PRINCIPALES DÉSIGNÉES / MAPS OF THE DESIGNATED MAIN LINE NETWORKS


RÉSEAU DÉTERMINÉ DE LIGNES PRINCIPALES :
CANADIEN NATIONAL
Provinces des Prairies
LÉGENDE :
Lignes essentielles
Lignes de raccordement
Ligne principale de NAR
Churchill
Thompson Jct.
Portage La Prairie
Winnipeg
Emerson
Canora
Melville
Warman
Saskatoon
Regina
Roma Jct.
Red Pass Jct.
Edmonton
Red Deer
Calgary
Colombie-Britannique


DETERMINED MAINLINE NETWORK
CANADIAN NATIONAL
Prairie Provinces
LEGEND :
Essential lines
Connecting lines
NAR mainlines
Churchill
Thompson Jct
Canora
Melville
Portage La Prairie
Winnipeg
Emerson
Warman
Saskatoon
Regina
Roma Jct
Red Pass Jct
Red Deer
Red Deer
Calgary
British Columbia


RÉSEAU DÉTERMINÉ DE LIGNES PRINCIPALES :
CANADIEN PACIFIQUE
Provinces des Prairies
LÉGENDE :
Lignes essentielles
Lignes de raccordement
Ligne principale de NAR
Roma Jct.
Edmonton
Wetaskiwin
Macklin
Hardisty
Wilkie
Saskatoon
Lanigan
Calgary
Aldersyde
Dunmore
Swift Current
Lethbridge
Coutts
Regina
Pasqua
Portage La Prairie
Brandon
Winnipeg
Emerson
North Portal
Colombie-Britannique


DETERMINED MAINLINE NETWORK
CANADIAN PACIFIC
Prairie Provinces
LEGEND :
Essential lines
Connecting lines
NAR mainlines
Roma Jct.
Edmonton
Wetaskiwin
Macklin
Hardisty
Wilkie
Saskatoon
Lanigan
Calgary
Aldersyde
British Columbia
Dunmore
Swift Current
Lethbridge
Coutts
Regina
Pasqua
Portage La Prairie
Brandon
Winnipeg
Emerson
North Portal

APPENDICE II / APPENDIX II

LISTE DES SUBDIVISIONS CONTENUES DANS LES RÉSEAUX DE LIGNES PRINCIPALES DU CN, DU CP ET DU NAR /

LIST OF SUBDIVISIONS CONTAINED IN THE CN, CP AND NAR MAIN LINE NETWORKS

Chemins de fer Nationaux du Canada / Canadian National Railways

Subdivision	Milles/ Miles	Densité/ Density	Raisons de l'inclusion / Reasons for Inclusion: Trans	I/X	Racc/ Conn	Densité/ Density
Aberdeen	66.0	7.7			X	X
Albreda	17.6	37.3	X			X
Assiniboine	94.2	5.6		X		X
Blackfoot	124.4	3.4			X	X
Camrose	95.1	6.1			X	X
Craik	154.1	1.6			X	
Edson	228.5	33.1	X			X
Gladstone	122.2	11.9			X	X
Langham	82.6	3.9			X	X
Letellier	62.1	2.5		X		X
Margo	146.4	8.5			X	X
Qu'Appelle	93.8	3.1			X	X
Redditt	79.1	21.9	X			X
Rivers	272.0	34.6	X			X
Sprague	44.9	26.8	X			X
Thicket (Wabowden-Thompson Junction)	63.4	3.2		X		X
Three Hills	126.2	3.2			X	X
Togo	100.9	10.3			X	X
Turnberry	88.1	5.0		X		X
Vegreville	137.6	3.9			X	X
Wainwright	263.4	25.1	X			X
Warman	16.8	5.8			X	X
Watrous	244.5	27.4	X			X
Wekusko	136.4	3.2		X		X
Yorkton	54.7	2.6		X		X

Note: À compter de 1976, la subdivision Langham est amalgamée à la subdivision Aberdeen.

Légende

Trans - Transcontinentale
I/X - Importation/Exportation
Racc - Lignes de raccordement

Note: Langham Subdivision, as of 1976, is amalgamated with Aberdeen Subdivision.

Legend

Trans - Transcontinental
I/X - Import/Export
Conn - Connecting Lines

Canadien Pacifique Limitée / Canadian Pacific Limited

Subdivision	Milles/ Miles	Densité/ Density	Raisons de l'inclusion / Reasons for Inclusion			
			Trans	I/X	Racc/ Conn	Densité/ Density
Aldersyde	87.0	10.4			X	X
Bredenbury	119.0	12.0			X	X
Broadview	100.0	22.0	X		X	
Brooks	173.0	20.0	X			
Carberry	127.0	25.1	X		X	
Coutts	47.0	1.8		X		
Crowsnest	101.0	8.0			X	X
Emerson	65.0	9.0		X		X
Hardisty	131.0	4.6			X	X
Indian Head	135.0	23.0	X			X
Keewatin	94.4	32.1	X			X
Laggan	122.2	28.7	X			X
Lanigan	104.0	2.2			X	X
Leduc	97.0	11.0			X	X
Macleod (Calgary-Aldersyde)	31.9	10.7			X	X
Mapel Creek	147.0	22.0	X			X
Minnedosa	78.0	12.0			X	X
Portal	161.0	5.5		X		X
Red Deer	96.0	8.5			X	X
Stirling	18.0	2.6	X			X
Sutherland	114.0	10.0			X	X
Swift Current	110.0	21.8	X			X
Taber	108.0	2.6			X	X
Wetaskiwin	95.0	4.8			X	X
Wilkie	100.0	5.6			X	X
Wynyard	114.0	10.4			X	X

Légende

Trans - Transcontinentale
I/X - Importation/Exportation
Racc - Lignes de raccordement

Legend

Trans - Transcontinental
I/X - Import/Export
Conn - Connecting Lines

Northern Alberta Railways / Northern Alberta Railways

Subdivision	Milles/ Miles	Densité/ Density	Raisons de l'inclusion / Reasons for Inclusion: Trans	I/X	Racc/ Conn	Densité/ Density
Edmonton	130.9				X	X
Peace River (Winagami-bif. Roma)	60.6				X	X
Slave Lake	131.3				X	X
Smoky (McLennan-Winagami)	1.3				X	X

Légende

Trans - Transcontinentale
I/X - Importation/Exportation
Racc - Lignes de raccordement

Legend

Trans - Transcontinental
I/X - Import/Export
Conn - Connecting Lines

APPENDICE III / APPENDIX III

RECEVABILITÉ DES DEMANDES PASSÉES RELATIVES À DES LIGNES CONTESTÉES TELLE QU'ELLE A ÉTÉ DÉTERMINÉE PAR LA DÉCISION RELATIVE À LA DISTINCTION ENTRE LIGNE PRINCIPALE ET EMBRANCHEMENT /

ELIGIBILITY OF PAST CLAIMS ON CONTENTIOUS LINES AS DETERMINED BY THE MAIN LINE/BRANCH LINE DECISION

Recevabilité des demandes passées relatives à des lignes contestées, telle qu'elle a été déterminée par la décision sur la question de la distinction entre ligne principale et embranchement /

Eligibility of Past Claims on Contentious Lines as Determined by the Main Line/Branch Line Decision

Chemin de fer/ Railway	Subdivision	Recevable/ Eligible	Non Recevable/ Ineligible
CN	Aberdeen	X	
CN	Assiniboine	X	
CN	Craik		X
CN	Gladstone	X	
CN	Herchmer	X	
CN	Margo	X	
CN	Qu'Appelle		X
CN	Three Hills		X
CN	Togo	X	
CN	Turnberry		X
CP	Aldersyde	X	
CP	Coutts		X
CP	Lanigan	X	
CP	Macleod (Calgary-Aldersyde)		X
CP	Stirling	X	
NAR	Smoky/Grande Prairie	X	

Relative à une audience portant sur une question préliminaire de droit, tenue en vertu de la règle 510 des Règles générales de la Commission canadienne des transports, afin de déterminer si la ligne de chemin de fer s'étendant depuis Montréal (point milliaire 0.0) jusqu'à Ville Mont-Royal (point milliaire 4.32) est une ligne principale ou un embranchement aux termes de l'article 252 de la Loi sur les chemins de fer

Répertorié: Re Chemin de fer de Montréal à Ville Mont-Royal

Comité des transports par chemin de fer: G. Roberge, c.r. (président), D.H. Jones, c.r. et J.A.D. Magee.

Date de la décision: le 13 septembre 1979
Dossier n°: 39310.211

Transport par chemin de fer - Lignes de chemin de fer - Abandon - S'il s'agit d'une ligne "principale" ou d'un "embranchement" - Criteres - Pourcentage de trafic local et circonstances differentes.

Les Chemins de fer Nationaux du Canada (C.N.) ont depose une requête aupres du Comite des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) en autorisation d'abandonner une partie d'une ligne de chemin de fer qu'ils exploitent dans la subdivision Mont-Royal. Le C.T.C.F. a convoqué une audience publique sur une question préliminaire de droit, a savoir: si la ligne concernee est ou non un "embranchement" aux termes de l'art. 252 de la Loi sur les chemins de fer. *Lors de cette audience, le C.N. a soumis en preuve que 98.7% des voyageurs transportes representait du trafic local.*

Décision: *La ligne concernee est un "embranchement" au sens de l'article 252 de la* Loi sur les chemins de fer. *Même si cette portion de la subdivision peut avoir ete une "ligne principale", sa nature peut changer a mesure que le systeme ferroviaire et le trafic ferroviaire evoluent. La designation de la ligne doit être faite en se basant sur les faits presentes en tenant particulierement compte de ses caracteristiques.*

Lois citées

Loi sur les compagnies, S.R.C. 1906, chap. 79, art. 7
Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 252 et 253

In the matter of a hearing on a preliminary question of law, held pursuant to Rule 510 of the General Rules of the Canadian Transport Commission, for the purpose of determining whether the line of railway from Montréal (mileage 0.0) to the Town of Mount Royal (mileage 4.32) is a main line or a branch line within the meaning of Section 252 of the Railway Act

Indexed as: Re Railway from Montréal to Town of Mount Royal

Railway Transport Committee: G. Roberge, Q.C. (Chairman), D.H. Jones, Q.C. and J.A.D. Magee.

Date of Decision: September 13, 1979
File No.: 39310.211

Railway transport - Railway lines - Abandonment - Whether "branch" or "main" line - Criteria - Percentage of local traffic and changed circumstances.

The Canadian National Railways (C.N.R.) applied to the Railway Transport Committee (R.T.C.) for permission to abandon a portion of the Mount Royal Subdivision. The R.T.C. called a public hearing on a preliminary question of law: whether or not the line in question was a "branch line within the meaning of s. 252 of the Railway Act. *" At the hearing, CNR presented evidence that 98.7% of the passenger traffic was local.*

Decision: *The line is a "branch line" within the meaning of s. 252 of the* Railway Act. *Even though the line may once have been a "main line", that status can change as the railway system and its traffic change. The Committee believes that the designation of the line at issue must be made on the facts with special reference to its characteristics.*

Statutes referred to

Companies Act, R.S.C. 1906, c. 79, s. 7

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 252 and 253

Règles citées

Règles générales de la Commission canadienne des transports, C.R.C. 1978, r. 510

Comparutions

J.D. Patenaude, pour la Commission canadienne des transports; Serge A. Cantin, pour les Chemins de fer Nationaux du Canada; Michel Huart, pour Via Rail Canada Inc.; C.K. Irving, pour la Ville Mont-Royal; Pierre Charron, pour le ministère des Transports du Québec; Yvon Deneault, pour la Conférence des maires; Paul Lussier, pour le Conseil des transports de la région de Montréal; Andrew Eckers, pour Transport 2000; Richard Marsolais, pour les Travailleurs unis des transports; Jean Villemur, pour la Ville de Montréal; Serge Brabant, pour la Communauté urbaine de Montréal; Jean Simard, pour l'honorable W.W. Almand, Jean-Claude Lasserre, a son compte.

DÉCISION

Affaire entendue à Montréal, le 5 février 1979.

Le 3 février 1976, les Chemins de fer Nationaux du Canada ont déposé une requête auprès du Comité des transports par chemin de fer conformément à l'article 252 et les suivants de la *Loi sur les chemins de fer* en autorisation d'abandonner la partie de la subdivision Mont-Royal depuis Montréal (point milliaire 0.0) jusqu'à Ville Mont-Royal (point milliaire 4.32) et depuis Val-Royal (point milliaire 7.2) jusqu'à Cartierville (point milliaire 8.03). Le 13 novembre 1978, les Chemins de fer Nationaux du Canada ont modifié leur requête pour exclure la partie de la subdivision Mont-Royal à partir de Val-Royal jusqu'à Cartierville. Ils ont expliqué qu'en raison du trafic accru des wagons complets de marchandises à Cartierville, ce tronçon n'était plus considéré non rentable.

Par le biais de son avis d'audience publique en date du 29 décembre 1978, le Comité, agissant conformément à la règle 510 des *Règles générales de la Commission canadienne des transports*, a convoqué une audience publique pour entendre les arguments sur une question préliminaire de droit. Cette partie de l'avis d'audience publique se lit comme suit:

Rules referred to

Canadian Transport Commission Rules, C.R.C. 1978, r. 510

Appearances

J.D. Patenaude for the Canadian Transport Commission; Serge A. Cantin for Canadian National Railways; Michel Huart for VIA Rail Canada Inc.; C.K. Irving for the Town of Mount Royal; Pierre Charron for the Québec Department of Transport; Yvon Deneault for the Conférence des maires; Paul Lussier for the Conseil des transports de la région de Montréal; Andrew Eckers for Transport 2000; Richard Marsolais for United Transportation Union; Jean Villemur for the City of Montreal; Serge Brabant for the Communauté urbaine de Montréal; Jean Simard for the Hon. W.W. Almand; Jean-Claude Lasserre on his own behalf.

DECISION

Heard in Montréal, on February 5, 1979.

On February 3, 1976, Canadian National Railways made an application to the Railway Transport Committee pursuant to Section 252 et seq. of the *Railway Act* for authority to abandon that portion of the Mount Royal Subdivision from Montreal (mileage 0.0) to the Town of Mount Royal (mileage 4.32) and from Val Royal (mileage 7.2) to Cartierville (mileage 8.03). On November 13, 1978, Canadian National Railways amended its application to exclude that portion of the Mount Royal Subdivision from Val Royal to Cartierville. It was explained that due to increased freight carload traffic at Cartierville, that segment of the line was no longer in an uneconomic position.

By its Notice of Public Hearing dated December 29, 1978, the Committee, acting under Rule 510 of the *General Rules of the Canadian Transport Commission*, called a public hearing to hear arguments on a preliminary question of law. That part of the Notice of Public Hearing read as follows:

Attendu qu'il est opportun pour le Comité, avant d'entendre la requête, de déterminer si la ligne en cause est une ligne principale ou un embranchement aux termes de l'article 252 de la *Loi sur les chemins de fer*;

Avis est donné que le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports tiendra une audience publique afin de déterminer si la subdivision Mont-Royal est un embranchement aux termes de la *Loi sur les chemins de fer*.

À l'ouverture de l'audience le 5 février 1979, il a été convenu que les arguments sur la question préliminaire et la décision du Comité n'engloberaient pas la totalité de la subdivision Mont-Royal, mais se restreindraient plutôt à la portion faisant l'objet de la requête en abandon à savoir: depuis Montréal (point milliaire 0.0) jusqu'à la Ville Mont- Royal (point milliaire 4.32).

Le témoin du Canadien National a d'abord désigné la ligne en cause et a précisé son utilisation. Il a ensuite fait une distinction entre le trafic des trains de banlieue, des trains interurbains et des trains de marchandises. En 1978, il y a eu 24 trains de banlieue chaque jour de la semaine, 15 le samedi et 8 le dimanche et les jours fériés, ce qui fait un total de 14 582 trains par année, et représente 95,2% de tous les trains de voyageurs. Quatre millions de banlieusards ont voyagé sur cette partie de la ligne en 1978, soit 98,7% de toutes les personnes transportées.

Deux trains de voyageurs interurbains par jour ont circulé sur cette partie de la subdivision Mont-Royal ce qui représente 4,8% de l'utilisation de la voie. En 1978, 51 000 voyageurs interurbains ont été acheminés, soit 1,3% de toutes les personnes transportées.

M. Gaston Paquin, pour le compte du Canadien National, a expliqué qu'aucun train de marchandises ne circulait sur cette partie de la subdivision Mont-Royal en raison des contraintes physiques du tunnel. En comparant le nombre de trains de banlieue avec celui des trains interurbains, il a conclu que cette partie de la ligne avait une vocation purement locale.

M. Paquin a ensuite décrit la route de rechange que devraient emprunter les trains in-

Whereas it is expedient for the Committee, before hearing the application, to determine whether the line in question is a main line or a branch line within the meaning of Section 252 of the *Railway Act*;

Take notice that the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission will hold a public hearing to determine whether the Mount Royal Subdivision is a branch line within the meaning of the *Railway Act*.

At the opening of the hearing of February 5, 1979, it was agreed that the arguments on the preliminary question and the Committee's determination would not encompass the whole Mount Royal Subdivision but rather would be restricted to that portion of the subdivision being the subject of the abandonment application *viz*: from Montreal (mileage 0.0) to the Town of Mount Royal (mileage 4.32).

Canadian National's witness first identified the line in question and described its use. Traffic was divided between commuter, intercity and freight traffic. In 1978, there were 24 commuter trains each week-day, 15 on Saturdays and 8 on Sundays and holidays, for total of 14, 582 trains per year amounting to 95.2% of all passenger carrying trains. Four million commuter passengers were carried over this portion of the line in 1978 amounting to 98.7% of all passengers carried.

There were two intercity passenger trains per day operating over this portion of the Mount Royal Subdivision accounting for 4.8% of the track utilization. In 1978, 51,000 intercity passengers were carried amounting to 1.3% of all passengers carried.

Mr. Gaston Paquin for Canadian National explained that there were no freight trains operating over this portion of the Mount Royal Subdivision due to the physical restrictions of the tunnel. Comparing the number of commuter passengers with that of intercity passengers, he concluded that this portion of the line was purely local.

Mr. Paquin described the alternate route that would have to be taken by the intercity

terurbains des régions de l'Abitibi et du Lac St-Jean advenant l'abandon du tunnel Mont-Royal. Le train, plutôt que de dévier sur la subdivision Mont-Royal à E.J. Tower, procéderait sur la subdivision Saint-Laurent en passant par la gare de triage Taschereau et s'engagerait sur la subdivision Montréal pour entrer à la Gare Centrale par la même route que les trains en provenance d'Ottawa ou de Toronto. Cette route serait plus longue de neuf milles que la route actuelle qui passe par le tunnel et le temps du trajet pour ces trains de l'Abitibi et du Lac St-Jean serait plus long de 10,3 minutes en direction nord et de 16,6 minutes en direction sud.

Le représentant du Canadien National a terminé sa présentation par la description des contraintes physiques du tunnel.

VIA Rail Canada Inc. est intervenue dans la délibération à titre de compagnie qui, avec le temps, pourrait être touchée par la décision rendue sur cette question. Il a été clairement établi toutefois, qu'elle n'avait pas l'intention de présenter des arguments sur la question de droit, mais plutôt d'informer le Comité de ses plans relatifs à l'utilisation future du tunnel Mont-Royal pour ce qui est des services de trains de voyageurs qui relèvent de son administration. M. Adrien Levasseur a précisé, au nom de VIA Rail, que la partie de la subdivision Mont-Royal à l'étude représentait un maillon essentiel pour les trains interurbains entre la Gare Centrale et les régions situées au nord de Montréal. Il a ajouté que l'utilisation de la route de rechange décrite par M. Paquin ne serait pas souhaitable et nuirait considérablement à l'efficacité du réseau, y compris les correspondances essentielles avec le système de transport urbain.

M. Andrew Eckers, représentant de Transport 2000, a fait valoir que cette ligne ne pouvait pas être considérée comme un embranchement. Il a précisé que, à son avis, la subdivision Mont-Royal ne répondait pas aux critères établis dans la définition d'"embranchement" de l'article 252 de la *Loi sur les chemins de fer*, étant donné que même si celle-ci était la seule ligne ferroviaire de la région, plusieurs personnes continueraient de l'emprunter pour se rendre en ville; par conséquent, comme cette ligne pouvait être autonome, elle ne pouvait pas être classée comme auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation.

trains from the Abitibi and Lac St-Jean areas in the event of abandonment of the Mount Royal Tunnel. Trains, instead of switching on to the Mount Royal Subdivision at E.J. Tower, would continue on the St-Laurent Subdivision through the Taschereau Yard and would there take the Montréal Subdivision and enter Central Station by the same route as trains coming from Ottawa or Toronto. This route would be nine miles longer than the existing route through the tunnel and the travel time for these Abitibi and Lac St-Jean trains would be 10.3 minutes longer northbound and 16.6 minutes longer southbound.

Canadian National completed its presentation by describing the physical limitations of the tunnel.

VIA Rail Canada Inc. intervened in these proceedings as a company that could eventually be affected by the decision on this matter. It was made clear however, that they did not purport to present arguments on the question of law. Their only purpose was to inform the Committee of their plans for future utilization of the Mount Royal tunnel with respect to passenger-train services under their administration. Mr. Adrien Levasseur stated, for VIA Rail, that the portion of the Mount Royal Subdivision under study was an essential link for intercity trains between Central Station and those areas north of Montréal. He added that using the alternate route described by Mr. Paquin would not be desirable and would seriously affect the network's efficiency including those essential connections with the urban transit system.

Mr. Andrew Eckers appeared on behalf of Transport 2000 and argued that this line could not be considered as a branch line. He stated that, in his opinion, the Mount Royal Subdivision did not answer the criteria set out in the definition of "branch line" in Section 252 of the *Railway Act* since even if it were the only line of railway in the area, many passengers would still use it to reach the downtown area; accordingly, in his opinion, as this line could stand alone it can not be classified as a subsidiary, secondary, local or feeder.

L'autorisation de construire cette partie de la subdivision Mont-Royal a été obtenue par la Canadian Northern Railway en constituant en société la *Canadian Northern Montreal Tunnel and Terminal Company* en vertu de la *Loi sur les compagnies*, en 1911. Cette entreprise fut déclarée être à l'avantage général du Canada par le chapitre 74 des Statuts du Canada de 1912. Le Parlement, à l'article 7 de cette *loi*, déclarait que les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* s'appliqueraient à la compagnie du tunnel. En janvier 1914, la raison sociale du tunnel a été changée par lettres patentes supplémentaires à *Mount Royal Tunnel and Terminal Company*.

Authority to construct this part of the Mount Royal Subdivision was obtained by the Canadian Northern Railway by incorporating the Canadian Northern Montreal Tunnel and Terminal Company under the *Companies Act* in 1911. This undertaking was declared to be for the general advantage of Canada by S.C. 1912, chap. 74. Parliament, by Section 7 of this *Act*, declared that the provisions of the *Railway Act* would apply to the Tunnel Company. In January 1914, the name of the tunnel was changed by Supplementary Letters Patent to the Mount Royal Tunnel and Terminal Company.

La construction de cette partie de la subdivision Mont-Royal a débuté effectivement en juillet 1912 et le service régulier de trains, en octobre 1918.

Construction of this part of the Mount Royal Subdivision actually commenced in July 1912 and regular train service began in October 1918.

La *Mount Royal Tunnel and Terminal Company*, à titre de partie du réseau Canadian Northern, a été fusionnée au réseau ferroviaire du Canadien National en vertu du S.C. 1919, chapitre 13.

The Mount Royal Tunnel and Terminal Company, as part of the Canadian Northern System was consolidated into the Canadian National Railway System by S.C. 1919, chap. 13.

Le Comité a étudié attentivement les éléments de preuve et les arguments présentés à l'audience et est arrivé à la conclusion que la partie de la subdivision Mont-Royal depuis Montréal (point milliaire 0.0) jusqu'à Ville Mont-Royal (point milliaire 4.32) est un embranchement au sens de l'article 252 de la *Loi sur les chemins de fer*.

The Committee has carefully considered the evidence and arguments presented at the hearing and has come to the conclusion that that portion of the Mount Royal Subdivision from Montréal (mileage 0.0) to the Town of Mount Royal (mileage 4.32) is a branch line within the meaning of Section 252 of the *Railway Act*.

Le Comité s'est reporté à sa décision du 22 janvier 1979, pour ce qui est de la distinction à faire entre une ligne principale et un embranchement et plus particulièrement pour ce qui est de la base proposée pour la désignation du statut des lignes ferroviaires principales. Nous constatons que les critères énoncés dans cette décision (à savoir auto-suffisance, densité et rapidité du trafic et interdépendance avec d'autres lignes du système ferroviaire) ne s'appliquent pas entièrement au cas qui nous intéresse compte tenu des particularités de la ligne en cause. Il est évident qu'on ne peut nullement invoquer le concept de nombre moyen de tonnes-milles brutes lorsqu'il s'agit de considérer une ligne ferroviaire qui n'achemine que du trafic-voyageur.

The Committee has looked at its January 22, 1979 decision with respect to the distinction between a main line and a branch line and more particularly the proposed basis for the identification of railway main lines. We realize that the criteria used therein (*viz*: self-sufficiency, traffic density and speed requirements and the interrelationships with other lines in the railway systems) can not fully be applied in the case at hand in view of the peculiarities of the line in question. It is obvious that the concept of average gross ton miles can hardly be used on a line of railway which only carries passenger traffic.

De la même façon, les trois objectifs nationaux fondamentaux[1] qui, comme il a été exposé par le Comité dans sa décision du 22 janvier 1979, devraient être atteints pour permettre à l'économie canadienne de continuer à fonctionner effectivement et efficacement, en l'occurrence s'appliquent difficilement à la ligne en cause quant à sa classification en tant que ligne principale.

Bien que le Comité ait déclaré dans sa décision du 22 janvier 1979: "Au cas où les demandes seraient présentées dans l'avenir pour des lignes de nature contestable, dont la présente décision ne traite pas de façon explicite, les principes ici énoncés seront applicables.", il croit que, eu égard à la nature spéciale de la ligne du tunnel Mont-Royal à l'étude et du trafic acheminé, les principes énoncés dans la décision du 22 janvier 1979 ne peuvent pas dicter la désignation de cette ligne. Il faut se rappeler que la décision générale sur la distinction à faire entre une ligne principale et un embranchement avait pour but immédiat la désignation des lignes des provinces des Prairies en tenant dûment compte des caractéristiques particulières de ces lignes. Pour ces raisons, le Comité croit que la désignation de la ligne en cause doit être faite en se basant sur *les faits presentes* en tenant particulièrement compte de *ses* caractéristiques.

Le Comité souhaite réitérer ses opinions sur la nature changeante des lignes ferroviaires. Dans sa décision du 22 janvier, le Comité déclarait:

1 - mettre en oeuvre un réseau national permettant de satisfaire aux besoins intérieurs du pays en ce qui concerne l'acheminement du trafic entre les grandes régions, les centres de population et les concentrations industrielles;
- assurer les liaisons nécessaires avec les réseaux de transport continental et mondial, comme il convient à un pays qui tire le quart de son produit national brut de la demande de ses clients de l'étranger;
- maintenir des liaisons qui constituent un élément important de l'identité nationale.

In the same manner, the three basic national objectives[1] which the Committee, in its January 22, 1979 decision, thought had to be satisfied so that Canada's economy may continue to function efficiently and effectively can hardly be applied to the line in question so as to require its classification as a main line.

Although the Committee stated in its decision of January 22, 1979 that "Should claims be submitted in the future on lines of questionable nature, not explicitly dealt with by the decision, the principles enunciated herein shall apply", the Committee believes that, due to the special nature of the Mount Royal Tunnel line and the traffic moving on that line, the principles enunciated in the January 22, 1979 decision cannot govern the determination of the status of this line. It must be remembered that the general decision on the distinction between a main line and a branch line had for its immediate purpose the designation of lines in the Prairie Provinces with due consideration being given to the special characteristics of such lines. For these reasons, the Committee believes that the designation of the line at issue must be made on *the facts before us* with special reference to *its* characteristics.

The Committee would like to reiterate its views on the changing nature of lines of railway. In its January 22, 1979 decision, the Committee stated:

1 - to provide a national network to serve the internal need of the nation to transport traffic between major regions, populations and industrial concentrations;
- to provide the necessary links to both the continental and global transportation networks as appropriate to a nation, one quarter of whose gross national product is derived from demands of its foreign customers;
- to maintain links which are an important element in the nation's identity.

De plus, le Comité reconnaît la nature sujette à changements du réseau de transport et la nécessité de révisions périodiques des désignations que contient la présente décision, pour tenir compte des conditions existantes. Ces révisions seront dictées par l'évolution des conditions technologiques et socio-économiques qui exercent leur influence sur le réseau.

Dans le passé le Comité a reconnu la nature changeante des lignes ferroviaires au moment de considérer le statut de la subdivision Carmi de Canadien Pacifique en Colombie-Britannique. Reconnaissant que cette subdivision avait déjà été la ligne principale d'une compagnie de chemin de fer devancière, le Comité avait alors déclaré:

En conséquence, le Comité est d'avis que selon la définition d'embranchement donné à l'article 252, une ligne principale peut devenir, après la fusion de deux compagnies, une ligne secondaire auxiliaire, locale ou de correspondance dans le nouveau réseau.

Ayant étudié de près cette partie de la subdivision Mont-Royal présentement à l'étude, le Comité est d'avis qu'elle est un embranchement pour les raisons avancées par le Comité dans le cas de Carmi. Cette portion de la subdivision peut avoir été une ligne principale dans le *réseau de Canadian Northern*; il ne fait aucun doute qu'elle constituait la ligne principale de la *Mount Royal Tunnel and Terminal Company*. Toutefois, depuis la fusion en 1919, on se doit de considérer cette ligne ferroviaire dans le contexte du réseau ferroviaire du Canadien National; dans ce contexte et compte tenu du fait qu'approximativement 98,7% du trafic de cette ligne est de nature purement locale, le Comité est d'avis que la partie de la subdivision Mont-Royal à l'étude est une ligne locale au sens de l'article 252 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Par conséquent, la requête en abandon de l'exploitation de la subdivision Mont-Royal entre Montréal (point milliaire 0.0) et Ville Mont-Royal (point milliaire 4.32) a été dûment déposée auprès du Comité des transports par chemin de fer conformément à l'article 253 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Furthermore, the Committee recognizes the changing nature of the transportation system and the need for periodic reviews of the designations contained in this decision to reflect current conditions. Such reviews will be dictated by changes in technological and socio-economic factors which impact the system.

The Committee had previously recognized the changing nature of lines of railway when considering the status of Canadian Pacific's Carmi Subdivision in British Columbia. Recognizing that this Subdivision had once been the main line of a predecessor railway company, the Committee then stated:

Accordingly, this Committee is of the opinion that the definition of branch line in Section 252 of the *Railway Act* is such that, a company's main line may by amalgamation, become secondary, subsidiary, local or feeder line in the new amalgamated railway system.

Having looked closely at this portion of the Mount Royal Subdivision presently under consideration, the Committee is of the opinion that it is a branch line for the reasons advanced by the Committee in the Carmi case. This portion of the Mount Royal Subdivision may have been a main line in the Canadian Northern System; it definitely constituted the Mount Royal Tunnel and Terminal Company's main line. However, since the consolidation in 1919, one must look at this line of railway within the context of Canadian National's railway system; in this context and in view of the fact that approximately 98.7% of the traffic generated on this line is of a purely local nature, the Committee finds that the portion of the Mount Royal Subdivision under consideration is a local line within the meaning of Section 252 of the *Railway Act*.

Therefore, the application to abandon the operation of the Mount Royal Subdivision between Montréal (mileage 0.0) and the Town of Mount Royal (mileage 4.32) has been properly brought before the Railway Transport Committee under Section 253 of the *Railway Act*.

Relative à la requête présentée par la ville d'Edmonton, conformément à l'article 52 de la Loi nationale sur les transports, aux articles 196, 197 et autres articles pertinents de la Loi sur les chemins de fer, en vue d'obtenir une ordonnance:

1) autorisant l'exploitation d'un système de transport léger (S.T.L.) à Edmonton aux passages à niveau situés aux croisements des:

(a) 92e Rue, au point milliaire 0.07 de la subdivision Edmonton Terminal du CN;

(b) 95e Rue, au point milliaire 0.46 de la subdivision Edmonton Terminal du CN;

(c) 112e Avenue, au point milliaire 1.37 de la subdivsion Edmonton Terminal du CN;

(d) 82e Rue, au point milliaire 1.51 de la subdivision Edmonton Terminal du CN;

(e) 114e Avenue, au point milliaire 1.64 de la subdivision Edmonton Terminal du CN;

(f) 115e Avenue, au point milliaire 1.77 de la subdivision Edmonton Terminal du CN;

(g) 120e Avenue, au point milliaire 2.40 de la subdivision Edmonton Terminal du CN;

(h) 66e Rue, au point milliaire 3.10 de la subdivision Edmonton Terminal du CN; et

(i) 129e Avenue, au point milliaire 125.98 de la subdivision Vegreville du CN;

2) autorisant l'exploitation d'un système de transport léger à Edmonton, aux passages inférieurs situés à l'angle de la 118e Avenue et de la 74e Rue, au point milliaire 2.15 et à la 112e Avenue, au point milliaire 1.26; et

In the matter of an application by the City of Edmonton, pursuant to Section 52 of the National Transportation Act and Sections 196, 197 and other relevant Sections of the Railway Act, for an Order:

(1) authorizing the operation of the Edmonton Light Rail Transit System over public crossings located at:

(a) 92nd Street, mileage 0.07 CN Edmonton Terminal Subdivision;

(b) 95th Street, mileage 0.46 CN Edmonton Terminal Subdivision;

(c) 112th Avenue, mileage 1.37 CN Edmonton Terminal Subdivision;

(d) 82nd Street, mileage 1.51 CN Edmonton Terminal Subdivision;

(e) 114th Avenue, mileage 1.64 CN Edmonton Terminal Subdivision;

(f) 115th Avenue, mileage 1.77 CN Edmonton Terminal Subdivision;

(g) 120th Avenue, mileage 2.40 CN Edmonton Terminal Subdivision;

(h) 66th Street, mileage 3.10 CN Edmonton Terminal Subdivision; and

(i) 129th Avenue, mileage 125.98 CN Vegreville Subdivision;

(2) authorizing the operation of the Edmonton Light Rail Transit System over the tunnels at 118th Avenue and 74th Street, at mileage 2.15 and at 112th Avenue, at mileage 1.26; and

3) autorisant le système de transport léger d'Edmonton à emprunter les voies croisant croisant la traversée oblique sur signalisation.

Répertorié: Re Ville d'Edmonton

Comité des transports par chemin de fer: M.D. Armstrong.

Ordonnance n°: R-29768
Date de l'ordonnance: le 16 octobre 1979
Date du rapport: le 16 juillet 1979.
Dossier n°: 28786.162

Transport par chemin de fer - Système de transport léger - Exploitation et passages à niveau - Approbation rétroactive de la construction.

La ville d'Edmonton a construit un nouveau système de transport léger (S.T.L.) assorti de passages à niveau. La construction a été entreprise et parachevée sans l'approbation du C.T.C.F. afin d'être prête pour les Jeux du Commonwealth dont elle a été l'hôte en 1978. La ville s'est adressée au C.T.C.F. dans le but d'obtenir une approbation rétroactive de l'exploitation et des passages à niveau.

Décision: *Après audition de la preuve et inspection du système, le Comité accorde l'autorisation d'exploiter et approuve les passages à niveau, conformément à l'article 52 de la* Loi nationale sur les transports.

Lois citées

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 196 et 197
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 19(1) b) et 52

ORDONNANCE

Relative à la requête déposée par la ville d'Edmonton, conformément à l'article 52 de la *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, chap. N-17, en vue d'obtenir l'approbation rétroactive de l'exploitation de son système de transport léger

1) aux passages à niveau situés aux croisements des:

(3) authorizing the Edmonton Light Rail Transit to operate on trackage over the diamond crossing at grade on signal indication.

Indexed as: Re City of Edmonton

Railway Transport Committee: M.D. Armstrong.

Order No.: R-29768
Date of Order: October 16, 1979
Date of Report: July 16, 1979.
File No.: 28786.162

Railway transport - Passenger Light Rail Transit System - Operation and grade crossings - Retroactive approval of construction.

The City of Edmonton constructed a new Light Rail Transit (L.R.T.) system with grade crossings; the construction proceeded and was completed without R.T.C. approval in order to be ready for the 1978 Commonwealth Games. The City sought retroactive approval of operations and crossings from the R.T.C.

Decision: *Following the hearing of evidence and Committee inspection of the system, authority to operate and approval of crossings was granted, pursuant to s. 52 of the* National Transportation Act.

Statutes referred to

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 196 and 197

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 19(1)(b) and 52

ORDER

In the matter of the application of the City of Edmonton, pursuant to Section 52 of the *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17, for retroactive approval of the operation of its Light Rail Transit System

1) over public crossings at grade across:

a) 92e Rue, au point milliaire 0.07 de la subdivision Edmonton Terminal du CN, dossier 28786.162;

b) 95e Rue, au point milliaire 0.46 de la subdivision Edmonton Terminal du CN, dossier C-4525;

c) 112e Avenue, au point milliaire 1.37 de la subdivision Edmonton Terminal du CN, dossier 28786.85;

d) 82e Rue, au point milliaire 1.51 de la subdivision Edmonton Terminal du CN, dossier 28786.41;

e) 114e Avenue, au point milliaire 1.64 de la subdivision Edmonton Terminal du CN, dossier 28786.252;

f) 115e Avenue, au point milliaire 1.77 de la subdivision Edmonton Terminal du CN, dossier 27608.3;

g) 120e Avenue, au point milliaire 2.40 de la subdivision Edmonton Terminal du CN, dossier 23102;

h) 66e Rue, au point milliaire 3.10 de la subdivision Edmonton Terminal du CN, dossier 11340; et

i) 129e Avenue, au point milliaire 125.98 de la subdivision Vegreville du CN, dossier 27467.63;

2) au passage inférieur pour piétons à l'angle de la 118e Avenue et de la 74e Rue, au point milliaire 2.15 de la ligne "A" de la subdivision Edmonton East Terminal, Chemins de fer Nationaux du Canada, dossier 28786.1386

et

au tunnel pour piétons au *Stadium Rapid Transit Station* au point milliaire 1.26 de la ligne "X" de la subdivision Edmonton East Terminal des Chemins de fer nationaux du Canada, dossier 49790.6; et

3) à la traversée oblique à niveau, au point milliaire 2.01 de la ligne "X" de la subdivision Edmonton East Terminal, dossier 49790.2,

(a) 92nd Street, mileage 0.07 CN Edmonton Terminal Subdivision, File 28786.162;

(b) 95th Street, mileage 0.46 CN Edmonton Terminal Subdivision, File C-4525;

(c) 112th Avenue, mileage 1.37 CN Edmonton Terminal Subdivision, File 28786.85;

(d) 82nd Street, mileage 1.51 CN Edmonton Terminal Subdivision, File 28786.41;

(e) 114th Avenue, mileage 1.64 CN Edmonton Terminal Subdivision, File 28786.252;

(f) 115th Avenue, mileage 1.77 CN Edmonton Terminal Subdivision, File 27608.3;

(g) 120th Avenue, mileage 2.40 CN Edmonton Terminal Subdivision, File 23102;

(h) 66th Street, mileage 3.10 CN Edmonton Terminal Subdivision, File 11340; and

(i) 129th Avenue, mileage 125.98 CN Vegreville Subdivision, File 27467.63;

2) over the pedestrian underpass at 118th Avenue and 74th Street, mileage 2.15 "A" Line of the Edmonton East Terminal Subdivision of the Canadian National Railways, File 28786.1386

and

over the pedestrian tunnel at Stadium Rapid Transit Station, mileage 1.26 "X" Line, Edmonton East Terminal Subdivision of the Canadian National Railways, File 49790.6; and

3) over the diamond crossing at grade at mileage 2.01 "X" Line Edmonton East Terminal Subdivision, File 49790.2,

le tout dans la ville d'Edmonton, province de l'Alberta;

Relative à la requête présentée par la ville d'Edmonton, conformément à l'article 216 de la *Loi sur les chemins de fer*, en autorisation de circuler au passages, versée au dossier n° 28786.162 de la Commission.

Après lecture de l'attestation de l'ingénieur de la ville d'Edmonton à l'effet qu'à son avis, lesdits passages sont sans danger pour la circulation ferroviaire; et suivant un examen desdits travaux par un ingénieur-inspecteur du Comité, dûment nommé à cette fin,

Attendu que M. M.D. Armstrong, commissaire, a été nommé afin d'entendre et de rédiger un rapport au Comité relatif aux questions susmentionnées.

Après lecture du rapport présenté au Comité et versé au dossier -

Le Comité par les présentes:

1. Adopte le rapport de M. Armstrong, en date du 16 juillet 1979.

2. Accorde l'approbation quant à l'exploitation du système de transport léger d'Edmonton aux passages susmentionnées, aux fins de l'article 52 de la *Loi nationale sur les transports*.

all in the City of Edmonton, in the Province of Alberta;

In the matter of the application of the City of Edmonton pursuant to Section 216 of the *Railway Act*, for authority to operate over the crossing, on file with the Commission under File No. 28786.162.

Upon reading the Affidavit of the City of Edmonton's Engineer stating that the crossings, in his opinion, are safe for the carriage of traffic; and following an inspection of the said work by an Inspecting Engineer of the Committee, duly appointed for that purpose,

Whereas Mr. M.D. Armstrong, commissioner, has been appointed to hear and report to the Committee with respect to the above mentioned matters.

Upon reading the report to the Committee on file -

The Committee hereby:

1. Adopts Mr. Armstrong's report dated July 16, 1979.

2. Approves the operation of the Edmonton Light Rail Transit System over the above mentioned crossings in compliance with Section 52 of the *National Transportation Act*.

RAPPORT

Il s'agit d'une requête présentée en vertu de l'article 52 de la *Loi nationale sur les transports* qui stipule ce qui suit:

> Chaque fois q'une loi du Parlement du Canada exige ou enjoint qu'avant d'entreprendre un ouvrage l'approbation de la Commission doit être au préalable obtenue, et chaque fois que cet ouvrage a été fait sans cette approbation, la Commission a néanmoins le pouvoir de l'approuver et d'imposer à cette compagnie les termes et conditions qu'elle juge convenables en l'espèce; mais quand l'exécution de cet ouvrage met en danger la sûreté du public ou des employés, aucune pareille approbation ne doit être donnée, sauf après avis et audition.

REPORT

This is an application pursuant to Section 52 of the *National Transportation Act* which reads as follows:

> Whenever any Act of the Parliament of Canada requires or directs that before the doing of any work the approval of the Commission must be first obtained and whenever any such work has been done without such approval the Commission, nevertheless, has power to approve the work and to impose any terms and conditions upon such company that may be thought proper in the premises. But where the doing of such work affects the safety of the public or the employees, no such approval shall be given without due notice and hearing.

Le 20 février 1979, la ville d'Edmonton a déposé une requête auprès du Comité des transports par chemin de fer en autorisation d'exploiter ses trains légers aux neuf passages à niveau publics énoncés dans l'intitulé du présent rapport, aux deux passages inférieurs pour piétons et à la traversée oblique des Chemins de fer Nationaux du Canada (CN) à Cromdale, au point milliaire 2.01, ligne "X" de la subdivision Edmonton Terminal du CN.

Conformément aux pouvoirs que lui confère l'alinéa 19(1)b) de la *Loi nationale sur les transports*, le président de la Commission m'a chargé de mener une audience publique et de faire rapport au Comité des transports par chemin de fer. L'audience a été tenue à Edmonton le 23 mai 1979.

L'utilisation de l'emprise d'un chemin de fer relevant du Comité des transports par chemin de fer par un système de transport léger urbain est sans précédent et a soulevé un bon nombre de questions de compétence. Étant l'hôte des Jeux du Commonwealth en 1978, la ville d'Edmonton a été forcée de poursuivre les travaux sans attendre la résolution de toutes ces questions.

Le S.T.L., qui occupe une partie de l'emprise du CN, soit 3,5 milles, traverse neuf rues, passages à niveau en place, deux passages inférieurs pour piétons et rejoint deux ateliers S.T.L. à Cromdale en empruntant la traversée oblique de l'embranchement de triage sud du CN au point milliaire 2.01 de la subdivision East Edmonton Terminal de la même compagnie.

Certains travaux de construction ont été parachevés avant que le Comité ne les ait approuvés et la mise en service du système s'est effectué avant l'ouverture des Jeux du Commonwealth en 1978. Or, la Commission doit approuver cet ouvrage avant de permettre à la requérante d'exploiter le réseau aux endroits sollicités.

L'avocat de la requérante a appelé cinq témoins à la barre:

M. Robert H. David, Directeur, *Operations and Development* pour le *Edmonton City Transit*;
M. John Schnablegger, ingénieur, *Traffic Systems* pour la ville d'Edmonton;

On February 20, 1979, the City of Edmonton made application to the Railway Transport Committee for authority to operate their Light Rail Transit (L.R.T.) trains over the nine public grade crossings (as listed in the title of this Report), also over two tunnels for pedestrians and one diamond crossing with Canadian National Railways (C.N.R.) at Cromdale, mileage 2.01 "X" Line C.N.R. Edmonton Terminal Subdivision.

The President of the Commission, exercising his authority under Section 19(1)(b) of the *National Transportation Act*, appointed me to conduct a public hearing into the matter and report to the Railway Transport Committee. The hearing was held in Edmonton on May 23, 1979.

The use of the right-of-way of a railway under the jurisdiction of the Railway Transport Committee by a municipal L.R.T. presented a rather novel situation, and raised a number of new jurisdictional questions. The City of Edmonton, working to a tight timetable imposed by the opening date of the 1978 Commonwealth Games, was forced to press ahead with the construction of the system before all the jurisdictional questions had been resolved.

The L.R.T. System, occupying part of the C.N.R. right-of-way for some 3.5 miles, crosses nine city streets at grade at established public crossings; it also passes over two pedestrian tunnels and gains access to the L.R.T. workshops at Cromdale by a diamond crossing of the C.N.R. South Yard Lead at mileage 2.01 of the C.N.R. East Edmonton Terminal Subdivision.

Some of the works required for the construction of the L.R.T. were completed without prior approval by the Committee, and operation of the system was in fact commenced prior to the Commonwealth Games in 1978. These works require approval of the Commission if the applicant is to be given leave to operate trains over these locations as requested by the Applicant.

Counsel for the Applicant called five witnesses:

Mr. Robert H. David, Manager of Operations and Development for Edmonton City Transit;
Mr. John Schnablegger, Traffic Systems Engineer for the City of Edmonton;

M. Kenneth A. Dmytryshyn, Directeur de service pour le *Edmonton Transit System*;
M. John F. Nicholl, superviseur, *Plant Engineering* pour le *Edmonton Transit Department*; et
M. Philip D. Geake, ingénieur, *Electrical Equipment* pour le *Edmonton Transit Department*.

Les témoins représentant la ville d'Edmonton ont déclaré que les passages à niveau avaient été construits selon les normes de ligne principale du CN et d'après les plans dressés par les services de construction du CN. Chaque croisement est pourvu d'un dispositif de protection normalisé comprenant des barrières, des clignotants et des sonneries. De plus, le système d'alimentation électrique est conforme aux dispositions de la *Electrical Protection Act* de l'Alberta.

On m'a affirmé que des inspections ont été menées par le personnel du Comité les 8 et 9 mai 1979 et qu'un rapport a été déposé en preuve par l'ingénieur-inspecteur du Comité, M. D.H. Eckford, attestant que les travaux avaient été exécutés conformément à des pratiques techniques éprouvées et que selon lui, le système était sûr et donc, sans danger pour le public.

M. Eckford m'a également rapporté qu'il avait fait inspecter la signalisation à chacun des neuf passages à niveau ainsi qu'à la traversée oblique de Cromdale par l'agent régional technique du Comité, M. D.W. Alexander. Les rapports d'inspection qu'a déposés celui-ci confirment un examen individuel à chacun des neuf passages à niveau, une simulation des mouvements de trains, l'utilisation réelle de l'équipement de transport léger à des vitesses d'exploitation normale, un essai des freins automatiques d'urgence après avoir passé les signaux de protection spéciaux aux croisements mis en position d'arrêt et un examen des travaux de protection et des signaux à la traversée oblique de Cromdale. M. Eckford a souligné qu'il n'y a absolument rien dans les rapports qui laisse entendre que dans sa conception actuelle, le S.T.L. compromette un tant soit peu la sécurité du public.

J'ai interrompu l'audience pour visiter le système de transport léger et le centre de contrôle et pour me rendre compte du fonctionnement du matériel depuis la cabine.

Mr. Kenneth A. Dmytryshyn, Director of Plant for the Edmonton Transit System;
Mr. John F. Nicholl, Supervisor of Plant Engineering for the Edmonton Transit Department; and
Mr. Philip D. Geake, Electrical Equipment Engineer for the Edmonton Transit Department.

Evidence was presented by the witnesses for the City of Edmonton that the crossings had been constructed to C.N. mainline standards based on designs undertaken by C.N. construction branches. Each crossing is provided with standard protection with gates, flashers and bells and the electrical power supply system satisfies the requirements of the Alberta *Electrical Protection Act*.

I heard evidence that inspections were carried out by Committee Staff on May 8 and 9, 1979, and a report was filed in evidence by the Committee's Inspecting Engineer, Mr. D.H. Eckford, to the effect that the work had been carried out in accordance with sound engineering practices and that, in his opinion, the works were reasonably free from danger to the public using the same.

Mr. Eckford also reported to me that he had caused the signal installations at each of the nine grade crossings and at the Cromdale diamond crossing at grade of L.R.T. and C.N.R. to be inspected by the Committee's Regional Technical Officer, Mr. D.W. Alexander. The inspection reports filed by Mr. Alexander record individual examinations at each of the nine crossings, simulation of train movements, actual runs in L.R.T. equipment at normal operating speed, test of an automatic emergency stop after passing the special crossing protection track-side signals intentionally held at the stop position, and examination of the protection works and signals at the Cromdale diamond crossing. Mr. Eckford reported that in no case was there anything in the reports to suggest that the L.R.T. as constructed was not reasonably safe for use by the public.

I recessed the hearing to tour the L.R.T. System and control centre and to observe the operation of the L.R.T. equipment from the driver's cab.

Lorsqu'on franchit les passages à niveau, on observe la présence de deux différents types de barrières: les anciennes portant les rayures noires et blanches et les nouvelles, rouges et blanches, étant réfléchissantes. Quand les barrières doivent être remplacées, les rouges et blanches sont installées, mais à l'heure actuelle, aux croisements adjacents, les deux types se côtoient.

La supériorité des nouvelles barrières est assez frappante; les anciennes s'estompent tandis que les nouvelles se détachent du paysage. Dans l'intérêt de la sécurité du public, je recommande l'installation de ces dernières à tous les croisements, et ce, dans les plus brefs délais.

Après avoir entendu les témoignages, observé le système de transport léger en action et entendu le compte rendu des inspections menées à chacun des neuf passages à niveau, des deux passages inférieurs pour piétons et de la traversée oblique de Cromdale, j'estime que le système a été conçu et construit conformément aux normes et aux codes de pratique en vigueur et qu'il est relativement sûr pour le public.

Je recommande que l'on accorde à la requérante l'autorisation d'exploiter ses voitures aux passages à niveau, passages inférieurs et traversée oblique sis aux points énoncés dans la requête.

De plus, je recommande que l'on remplace dans les plus brefs délais, les barrières aux rayures noires et blanches par d'autres aux rayures réfléchissantes rouges et blanches et que le CN en fasse la demande au Comité; pareille modification doit être considérée comme une amélioration et une subvention appropriée à même la Caisse des passages à niveau devrait donc être autorisée.

On passing over the crossings it was noticed that there are two different types of gates in use. The older type gate is painted with black and white stripes while the newer type gate has red and white reflectorized stripes. As barriers become due for replacement the new type gates are installed, but at the moment, an Edmonton motorist can encounter the two types of gates at adjacent crossings in close proximity to one another.

The superiority of the newer gates was quite striking; the older type gates merge with the background whereas the newer type gates are easily seen. In the interests of public safety I would recommend that gates with red and white markings should be installed at all crossings as soon as possible.

Having heard the evidence, having observed the L.R.T. System in operation and having evidence that inspections have been carried out of each of the nine crossings, the two pedestrian tunnels and the Cromdale diamond, it is my opinion that the Edmonton L.R.T. System has been designed and constructed in accordance with accepted standards and codes of practice and is reasonably safe for use by the public.

It is my recommendation that the applicant should be granted the authority sought to operate its cars over the crossings, tunnels and diamond at the locations listed in the application.

In addition I recommend that those crossings which are equipped with painted black and white striped gates should be improved by changing to red and white (reflectorized) striped gates as soon as possible, and that the C.N.R. should be invited to apply to the Committee for authority to do this; such a change should be viewed as an improvement and an appropriate contribution from the Railway Grade Crossing Fund should be authorized.

Relatif aux requêtes des Chemins de fer Nationaux du Canada (CN) en vue d'obtenir l'autorisation, relativement à leur servocentre de Prince-Albert, d'abolir les postes d'agent et de désaffecter les bâtiments de gare à quarante- deux (42) endroits, et d'abolir les postes de gardien et de désaffecter les bâtiments de gare à treize (13) autres endroits, tous situés dans la province de la Saskatchewan

In the matter of the applications of Canadian National Railways for authority in respect of their Prince Albert Servocentre to remove the agents and station buildings from forty-two (42) locations, as well as the caretakers and station buildings from thirteen (13) other locations, all in the Province of Saskatchewan

Répertorié: Re Servocentre de Prince-Albert

Indexed as: Re Prince Albert Servocentre

Comité des transports par chemin de fer: J. Magee.

Railway Transport Committee: J. Magee

Ordonnance n°: R-29373 WD
Date de l'ordonnance: le 2 août 1979
Date du rapport: les 27-28 septembre 1977
Dossier n°: 4205.3437

Order No.: R-29373 WD
Date of Order: August 2, 1979
Date of Report: September 27 and 28, 1977
File No.: 4205.3437

Transport par chemin de fer - Abolition de postes d'agent et de bâtiments de gare -Remplacement par un servocentre central - Suffisance du service.

Les Chemins de fer Nationaux du Canada (CN) ont déposé auprès du C.T.C.F. une requête en autorisation d'abolir les postes d'agents locaux et de fermer les bâtiments de gare à quarante-deux endroits ainsi que d'abolir les postes de gardien et de fermer les bâtiments de gare à treize autres endroits, tous dans la province de Saskatchewan. Le CN a proposé de transférer les fonctions de ces membres du personnel à un système informatisé central auquel viennent s'ajouter des représentants de service. CN justifie le transfert au motif que l'ancien système manquait d'efficacité et que les fonctions d'agent local étaient remplacées par une technologie nouvelle. La province de Saskatchewan et des représentants de certaines des agglomérations touchées sont intervenus en opposition à la requête en prétendant que le nouveau système serait moins adapté aux besoins des fermiers en plus des autres personnes et entreprises locales.

Railway transport - Removal of agents, caretakers and station buildings - Replacement by central servocentre - Adequacy of service.

Canadian National Railways (CNR) applied to the R.T.C. for permission to remove local agents and station buildings from 42 locations, as well as caretakers and buildings from 13 other locations, all in Saskatchewan. CNR proposed to transfer the functions of these personnel to a centrally computerized system supplemented by mobile "service representatives" on the grounds that the old system was less efficient and that new technology was replacing the functions of the local agents. The Province of Saskatchewan and representatives of some of the communities affected opposed the application, contending that the new system would be less responsive to the needs of farmers and other local business and individuals.

Décision: *La centralisation et la rationalisation des fonctions d'agent local ne constituent pas une réduction de la qualité ou de la quantité des services; les agents locaux sont devenus tout simplement inutiles. Le C.T.C.F. surveillera l'instauration et le fonctionnement du nouveau système. De plus, il existe une procédure pour le traitement des plaintes.*

Decision: *The centralization and streamlining of local-agent functions do not constitute a reduction in either the quality or quantity of service; local agents have simply become redundant. The R.T.C. will monitor the implementation and operation of the new system. Furthermore, procedures exist for the processing of complaints.*

Lois citées

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 262

Règles citées

Règles générales de la Commission canadienne des transports, C.R.C. 1978, règles 470 et 480

Comparutions

Mme Deana Silverstone, avocat-conseil auprès de la Commission; H.J.G. Pye, c.r., avocat des Chemins de fer Nationaux du Canada; Gary Young, avocat pour différentes agglomérations; Art Thibault, député de l'Assemblée législative pour Kinistino; George Burton, directeur des services communautaires, l'Agence des transports de la Saskatchewan; Jack Glencross, maire de la ville de Blaine Lake; K.P. O'Byrne, maire de Carrot River, assisté par le conseiller Garry Reynolds; W.J. Daviduk pour le Board of Trade et comparaissant pour les villages de Hafford et Speers et pour des organismes intéressés; Peter D. Fraser pour le Conseil du village d'Edam et le Board of Trade; Richard J. Gerwing pour le village de Lake Lenore; Sam G. Stupnikoff, préfet de la municipalité rurale de Blaine Lake n° 434; Terrance R. Fitzgerald, pour le Board of Trade de Canwood et de la région.

Statutes referred to

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 262

Rules referred to

General Rules of the Canadian Transport Commission, C.R.C. 1978, Rules 470 and 480

Appearances

Ms. Deana Silverstone, Commission Counsel; H.J.G. Pye, Q.C., Counsel for Canadian National Railways; Gary Young, Counsel for Various Communities; Art Thibault, Member of the Legislative Assembly for Kinistino; George Burton, Director of Community Services, Transportation Agency of Saskatchewan; Jack Glencross, Mayor of the Town of Blaine Lake; K.P. O'Byrne, Mayor of Carrot River, assisted by Councillor Garry Reynolds; W.J. Daviduk for Villages of Hafford and Speers and allied organizations; Peter D. Fraser for the Village of Edam and the Board of Trade; Richard J. Gerwing for the Village of Lake Lenore; Sam G. Stupnikoff, Reeve for R.M. of Blaine Lake 434; Terrance R. Fitzgerald for the Canwood and District Board of Trade.

ORDONNANCE

Attendu qu'une audience a été tenue à Prince-Albert, dans la province de Saskatchewan, les 27 et 28 septembre 1977, sous la présidence du commissaire John Magee.

Attendu que ledit commissaire a présenté son rapport dans lequel il recommande que les Chemins de fer Nationaux du Canada soient autorisés à abolir les postes de chef de gare et à fermer les bâtiments de gare à quarante-deux (42) endroits ainsi qu'à abolir les postes de gardien et de fermer les bâtiments de gare à treize (13) autres endroits, et qu'une copie dudit rapport est jointe en annexe "A".

Attendu que le Comité a adopté le rapport qui a été présenté à la Commission par ledit commissaire.

Le Comité ordonne par les présentes que:

ORDER

Whereas evidence was heard in Prince Albert, in the Province of Saskatchewan, on the 27th and 28th of September 1977 by Commissioner John Magee.

Whereas the said Commissioner has reported and recommended that the Canadian National Railways be authorized to remove the agents and stations buildings from forty-two (42) locations as well as the caretakers and station buildings from thirteen (13) other locations, a copy of which report is attached hereto and marked as Schedule "A".

Whereas the Committee has adopted the report made to the Commission by the said Commissioner.

The Committee hereby orders:

1. Lors de la mise en service de leur servocentre de Prince-Albert (Saskatchewan) comme ils l'ont exposé à ladite audience, les requérants seront autorisés à abolir les postes de chef de gare et à fermer les bâtiments de gare aux endroits suivants:

Alvena	Marcelin
Arborfield	Mayfair
Aylsham	Medstead
Big River	Meota
Birch Hills	Mervin
Blaine Lake	Meskanaw
Bjorkdale	Mistatin
Canwood	Paradise Hill
Carragana	Prairie River
Carrot River	Rabbit Lake
Crooked River	Ridgedale
Debden	St-Brieux
Domremy	St-Louis
Edam	Shellbrooke
Frenchmen Butte	Shell Lake
Glaslyn	Speers
Hafford	Spiritwood
Kinistino	Star City
Krydor	Weekes
Lake Lenore	Yellow Creek
Leask	Zenon Park

et à abolir les postes de gardien et à fermer les bâtiments de gare à:

Beatty	Parkside
Brooksby	Pathlow
Chelan	Reynaud
Ethelton	Richard
Glenbush	Somme
Hoey	Vawn
Meacham	

dans la province de Saskatchewan.

2. Les requérants devront nommer des préposés de dépôt contractuels compétents et responsables afin d'acheminer les messageries en provenance et à destination de tous les endroits précisés dans leur requête à l'égard du servocentre de Prince-Albert.

3. Les requérants devront fournir des abris adéquats devant toujours être propres, chauffés et éclairés pour le confort et la commodité des voyageurs à tous les endroits qualifiés d'arrêts de trains de voyageurs dans le territoire desservi par le servocentre de Prince-Albert.

1. That upon the implementation by the Applicants of their Prince Albert Servocentre, in the Province of Saskatchewan, as submitted by the Applicants at the said Hearing, the Applicants are authorized to remove the agents and station buildings at:

Alvena	Marcelin
Arborfield	Mayfair
Aylsham	Medstead
Big River	Meota
Birch Hills	Mervin
Blaine Lake	Meskanaw
Bjorkdale	Mistatin
Canwood	Paradise Hill
Carragana	Prairie River
Carrot River	Rabbit Lake
Crooked River	Ridgedale
Debden	St. Brieux
Domremy	St. Louis
Edam	Shellbrooke
Frenchmen Butte	Shell Lake
Glaslyn	Speers
Hafford	Spiritwood
Kinistino	Star City
Krydor	Weekes
Lake Lenore	Yellow Creek
Leask	Zenon Park

and to remove the caretakers and station buildings at:

Beatty	Parkside
Brooksby	Pathlow
Chelan	Reynaud
Ethelton	Richard
Glenbush	Somme
Hoey	Vawn
Meacham	

in the Province of Saskatchewan.

2. That the Applicants appoint competent and responsible contract "on-hand" representatives to handle express traffic originating from and destined to all locations specified in their Prince Albert Servocentre applications.

3. That the Applicants provide suitable shelters which must be kept cleaned, heated and lighted for the comfort and convenience of the travelling public at all locations designated as passenger train stops in the Prince Albert Servocentre territory.

RAPPORT

Audience tenue à Prince-Albert (Saskatchewan), les 27 et 28 septembre 1977.

John Magee, Commissaire

Le 20 octobre 1971, les Chemins de fer Nationaux du Canada présentaient au Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports des requêtes en vue d'obtenir l'autorisation d'abolir leurs postes d'agent et de désaffecter leurs bâtiments de gare à Alvena, Aylsham, Carragana, Frenchmen Butte, Krydor, Mayfair, Medstead, Mervin, Meskanaw, Paradise Hill, Rabbit Lake et Speers, tous situés dans la province de la Saskatchewan. Par la même occasion, ils demandaient l'autorisation d'abolir les postes de gardien et de désaffecter les bâtiments de gare à Beatty, Brooksby, Hoey, Meacham, Parkside, Pathlow, Reynaud, Vawn, Chelan, Ethelton, Glenbush, Richard et Somme.

À la suite de sa demande initiale, le Canadien National présentait quatre requêtes supplémentaires au sujet du servocentre de Prince-Albert. Voici les détails de ces requêtes supplémentaires:

Dates des requêtes supplémentaires	Autorisation sollicitée
26 février 1973	Abolition des postes d'agent et désaffectation des bâtiments de gare à Blaine Lake, Crooked River, Marcelin, Meota, Mistatim, Prairie River, St. Louis, Weekes et Yellow Creek.
2 novembre 1973	Abolition des postes d'agent et désaffectation des bâtiments de gare à Bjorkdale, Canwood, Domremy, Edam, Hafford, Ridgedale, Shell Lake, Zenon Park.
21 mars 1974	Abolition des postes d'agent et désaffectation des bâtiments de gare à Arborfield, Big River, Birch Hills, Debden, Lake Lenore, Spiritwood et Star City.
29 octobre 1974	Abolition des postes d'agent et désaffectation des bâtiments de gare à Carrot River, Glaslyn, Kinistino, Leask, St-Brieux, Shellbrook.

Le président de la Commission canadienne des tansports, l'honorable E.J. Benson, me nom-

REPORT

Heard at Prince Albert, Saskatchewan, September 27 and 28, 1977.

John Magee, Commissioner

Under date of October 20, 1971, Canadian National Railways applied to the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission for authority to remove their agents and station buildings at Alvena, Aylsham, Carragana, Frenchmen Butte, Krydor, Mayfair, Medstead, Mervin, Meskanaw, Paradise Hill, Rabbit Lake and Speers, all in the Province of Saskatchewan. The same letter of application sought authority to remove the caretakers and station buildings at Beatty, Brooksby, Hoey, Meacham, Parkside, Pathlow, Reynaud, Vawn, Chelan, Ethelton, Glenbush, Richard, Somme.

After filing the initial application, Canadian National submitted four supplementary applications in respect of the Prince Albert Servocentre. These supplementary applications referred to above are as follows:

Date of Supplementary Applications	Authority Sought
February 26, 1973	Removal of agents and station buildings at Blaine Lake, Crooked River, Marcelin, Meota, Mistatim, Prairie River, St. Louis, Weekes, Yellow Creek.
November 2, 1973	Removal of agents and station buildings at Bjorkdale, Canwood, Domremy, Edam, Hafford, Ridgedale, Shell Lake, Zenon Park.
March 21, 1974	Removal of agents and station buildings at Arborfield, Big River, Birch Hills, Debden, Lake Lenore, Spiritwood, Star City.
October 29, 1974	Removal of agents and station buildings at Carrot River, Glaslyn, Kinistino, Leask, St. Brieux, Shellbrook

The President of the Canadian Transport Commission, Hon. E.J. Benson, under authority

mait, en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 19(1)b) de la *Loi nationale sur les transports*, pour entendre les requêtes et présenter un rapport. Par suite de cette nomination, je tenais une audience à Prince-Albert, dans la province de la Saskatchewan, les 27 et 28 septembre 1977.

Dépositions pour le compte des Chemins de fer Nationaux du Canada

Le premier témoin du Canadien National a été M. Harold Arthur Rousseau, chef adjoint des transports, systèmes de trafic, Montréal, qui est chargé de surveiller la mise en place des servocentres dans les cinq régions de cette compagnie ferroviaire au Canada.

M. Rousseau a déclaré que le servocentre a essentiellement pour principe d'améliorer la qualité des services à la clientèle en étendant aux clients du Canadien National très éloignés des grands centres urbains les avantages de services informatiques et de réseaux de télécommunication perfectionnés. Jusqu'ici, seuls les clients des grands centres urbains ont bénéficié de ces avantages parce que le CN ne disposait pas de structure administrative qui lui aurait permis d'offrir ces avantages aux clients des petites agglomérations rurales.

M. Rousseau a témoigné que les deux principaux services du CN touchés par le remaniement des services sous l'appellation "servocentre" étaient ceux des wagonnées et des messageries.

En ce qui concerne les wagonnées, le Canadien National a réuni les activités y afférentes, telles que les manoeuvres aux postes de triage (répartition et mouvement des wagons), les bureaux de trafic terminal et les agences de ligne (qui tous deux font l'objet de documentation), afin d'assurer un service intégré aux clients de wagonnées.

Pour ce qui est des activités liées au trafic des messageries, M. Rousseau a signalé qu'un réseau de centres importants serait implanté [traduction] "spécialement pour répondre aux besoins des services de messageries et de transport intermodal".

Dans certains cas, comme à Prince-Albert, les fonctions relatives aux wagonnées et aux

of Section 19(1)(b) of the *National Transportation Act*, appointed me to hear the Applications and to report. In consequence of this appointment, I conducted a hearing at Prince Albert, Saskatchewan on September 27 and 28, 1977.

Canadian National Railways Submission

Canadian National's first witness was Mr. Harold Arthur Rousseau, Assistant Chief of Transportation, Traffic Systems, Montreal, who is responsible for overseeing the implementation of Servocentres in the five regions of Canadian National Railways in Canada.

He stated that the basic concept of the Servocentre was to improve customer services by extending the benefits of sophisticated computer and telecommunications systems for the first time to customers of the Railway far removed from the main urban centres. Up until now it is only the customers in the main urban centres who have enjoyed such benefits as the Railway had no administrative structure in place by which it could make these benefits available to customers in the small rural communities.

Mr. Rousseau testified that the two major CN services involved in the rearrangement of services under the term "Servocentre" were carload freight services and express traffic services.

With respect to the carload function, CN has brought together the various separate carload activities such as yard office operations (car distribution and car movement), terminal traffic offices and line agencies (both of which cover documentation), in order to provide an integrated service for carload customers.

Insofar as express activities are concerned Mr. Rousseau indicated that a network of major centres would be situated "specifically to serve the needs of express and intermodal services".

In some cases the carload and express functions co-exist geographically in a single centre

messageries coexistent en un seul centre. M. Rousseau a expliqué que dans d'autres cas, ces deux fonctions relèvent de centres distincts. D'après le CN, l'emplacement en est déterminé par les volumes de trafic et d'autres questions connexes.

M. Rousseau a ajouté que le concept du servocentre embrasse principalement les fonctions se rattachant au transport des wagonnées et au trafic des messageries, mais que le Canadien National considère le service voyageurs et le réseau de télécommunication comme des éléments importants des services intégrés qu'assure le servocentre.

D'après M. Rousseau, il existe actuellement 58 servocentres au Canada. Chacun d'eux fonctionne dans un territoire donné du Canadien National. Bien que certains remplissent une double fonction dans le domaine du mouvement des marchandises -- combinant les expéditions de wagonnées et de messageries -- d'autres ne s'occupent que des wagonnées et d'autres que des messageries. Selon M. Rousseau [Traduction] "Chaque servocentre peut être soutenu dans un secteur géographique par plusieurs centres "satellites" ou locaux surveillés qui assurent des installations et services dont la nature varie suivant les besoins des clients."

M. Rousseau a précisé que, dans le passé, la nécessité s'imposait de maintenir en fonctions un représentant [illegible] pratiquement chaque agglomération afin de [illegible] vu l'absence d'un réseau [illegible] communications téléphoniques et de moyens suffisants de transport routier. A mesure que la technique des communications [illegible] et que l'efficacité et la souplesse [illegible] augmentaient, le [illegible] concept du servocentre [illegible] besoins de ses clients.

Par suite [illegible] programme des servocentres [illegible] Rousseau, plusieurs agences [illegible] de nos jours que des fonctions très limitées; par exemple, elles s'occupent de la facturation des wagonnées et servent de points de ramassage et de livraison des colis exprès. Pour reprendre ses propres mots: [Traduction] "Elles sont devenues, par suite des circonstances, des points de transmission des communications aux clients sur la dis-

as is the case in Prince Albert. Mr. Rousseau explained that in other cases these two functions will operate as separate entities. According to the Railway, the location is determined by traffic flows and other related matters.

He stated further that while the servocentre concept primarily embraced functions related to carload and express traffic, the Railway viewed passenger and telecommunication service requirements as being important facets of the integrated services provided by the Servocentre.

According to Mr. Rousseau there are presently 58 Servocentres in existence across Canada. Each Servocentre functions within a given territory of the Railway. While some perform a dual function in respect of freight movement -- combining carload and express shipments -- some are concerned with carload activities only, others with express only. As Mr. Rousseau put it: "Each may be supported by several manned 'satellite' or local centres in a geographical sector providing physical facilities and services varying in nature depending on local customer needs".

Mr. Rousseau said that historically it was necessary to maintain a representative in almost every community to deal effectively with railway customers due to the lack of a proper telephone communications system and in the absence of adequate road transportation. As communications technology advanced and the efficiency and flexibility of highway transport increased, Canadian National adopted the Servocentre concept in order to meet the business needs of its customers in the 1970's.

A result of this Servocentre program, according to Mr. Rousseau, was that many agencies today fulfill only very limited functions such as the handling of carload billing and serving as points for pick-up and delivery of express parcels: "They have become through circumstances, communications relay points with customers on car availability, rates and service, tracing and passenger reservations." The agent became merely an intermediary between the customer

ponibilité des wagons, les tarifs et les services, la localisation des wagons et les réservations de places." L'agent est devenu un simple intermédiaire entre le client et le personnel spécialisé du servocentre.

De l'avis du Canadien National (et du Canadien Pacifique en ce qui a trait aux opérations de ses centres de services à la clientèle), un tel intermédiaire n'est plus nécessaire dans le cadre du nouveau système. À la relation d'agent-client s'est donc substitué un service téléphonique interurbain avec un numéro Zénith, sans taxation des conversations, ou un autre service de communication téléphonique par ligne directe. Quel que soit le genre de service téléphonique en place dans une région donnée, les nouveaux systèmes fonctionnent de façon que le client puisse prendre directement contact avec le personnel spécialisé du servocentre. Bref, au lieu d'avoir un agent qui fait part des besoins et des problèmes du client, ce dernier communique directement avec la personne à laquelle l'agent aurait parlé. Même si, de nos jours, l'agent au lieu du client assurait un tel service de communications téléphoniques, il ne le ferait qu'à titre d'intermédiaire et n'exercerait plus une fonction utile. Les nouvelles méthodes qui ont été adoptées supplantent les fonctions de l'agent et rendent son rôle redondant dans l'état actuel des choses.

Il s'est cependant instauré, en remplacement de la relation agent-client, un régime qui permet au Canadien National d'entretenir des relations personnelles avec les clients dans toutes les agglomérations desservies et leur voisinage. Il s'agit du représentant de service dont les fonctions l'obligent à voyager continuellement, à longueur d'année, par automobile dans le territoire du servocentre et à rendre visite à ces agglomérations selon un horaire uniforme et préétabli qui est porté à la connaissance des clients du Canadien National de chaque agglomération. Les responsabilités du représentant de service visent les clients des services de wagonnées et de messageries du CN. Ce représentant visite donc les expéditeurs de wagonnées et de messageries, pendant les heures d'affaires, afin de s'assurer que le personnel de la Compagnie accorde toute l'attention voulue aux besoins des clients du Canadien National en matière de services.

M. L. Gooding, directeur régional de l'exploitation, région des Prairies, siège social à Winni-

and specialized personnel located in the Servocentre.

No such intermediary is necessary under the new system, in the view of Canadian National (and Canadian Pacific, in its similar Customer Service Centre operations). The agent-customer relationship has, therefore, been replaced by a toll free long-distance telephone line with a Zenith number or other direct line telephone communication. Whatever kind of a telephone arrangement is in place for any given area, the new systems function on a basis of the customer being in direct contact with the expert personnel at the Servocentre. In short, instead of the agent relaying the customer's needs and problems, the customer is in direct contact with the person to whom the agent would have spoken. Even if the agent made that call today, instead of the customer, he would do so merely as a middleman, no longer performing a meaningful function. The new procedures adopted supplant the functions of the agent and render his role in the scheme of things redundant.

There is, however, an agent-related replacement in this scheme of things in order that the Railway retains, in all of the communities served and their environs, personal contact with customers. This is the service representative whose duties entail continuous travel throughout the year by automobile in the Servocentre territory with a succession of visits to the communities served on a consistent and pre-arranged sheduled announced to, and known by, the customers of the Railway in each community. The responsibilities of the service representative embrace both the carload and express customers of the Railway and he calls on both carload and express shippers, during regular business hours, to ensure that the service requirements of Canadian National's customers receive proper attention by Company personnel.

The second railway witness was Mr. L. Gooding, Regional Manager of Operations, Prairie

peg (Manitoba), a été le deuxième témoin du Canadien National. Il a signalé que le CN demande l'autorisation de désaffecter quarante-deux (42) agences, mais que seulement trente et un (31) employés seront touchés, en raison du cumul des fonctions à certaines agences; en d'autres termes, un agent était chargé de s'occuper de deux gares dans les cas où différentes raisons empêchaient la Compagnie de remplacer un agent.

M. Gooding a décrit en détail, à l'aide d'une carte codée en couleurs, le territoire desservi par le servocentre de Prince-Albert et le cas des agences dont la fermeture est prévue de 1971 à 1975. La carte indiquait en outre six agences qui demeureraient ouvertes et quatre autres resteraient en activité afin de soutenir les opérations ferroviaires, au cas où les requêtes seraient approuvées.

M. Gooding a déclaré que le Canadien National a, en plus des représentants du service des ventes, d'un surintendant adjoint et d'autres agents d'exploitation sur le territoire de Prince-Albert, trois représentants de service à plein temps et deux à temps partiel qui entretiennent des relations personnelles au sein des différentes agglomérations. Au moyen de la pièce CNR-5, il a décrit le territoire desservi par chacun des représentants de service et expliqué brièvement leur façon de traiter avec les clients de la Compagnie.

M. Gooding a ensuite expliqué les différentes options qui s'offrent au public en matière d'achat de billets de trains de voyageurs. Il a comparé les services qu'assurait auparavant l'agent à ceux qu'offre actuellement le servocentre. Il a exprimé l'avis que le nouveau système fonctionne bien.

Au moment de l'audience, l'agent de gare assurait des services télégraphiques pendant ses heures normales de travail, soit cinq jours ou 40 heures par semaine. M. Gooding a déclaré que si les requêtes étaient approuvées et si les postes d'agent étaient effectivement abolis, le servocentre commencerait à acheminer tous les télégrammes et à assurer à la population de la région un service télégraphique permanent pendant 24 heures par jour et sept jours par semaine.

Region, Headquarters Winnipeg, Manitoba. He indicated that although Canadian National is seeking authority to remove forty-two (42) agency points there are in fact only thirty-one (31) employees involved. He explained there are only thirty-one (31) employees because the railway 'dualized' certain agencies -- in other words one agent was responsible for looking after two stations in situations where, for various reasons, the Railway was unable to replace an agent.

Mr. Gooding described in detail, by the use of a colour-coded map, the territory the Prince Albert Servocentre covers and the agency positions scheduled to be closed over the five year period between 1971 and 1975. The map also identified six agency points which were to remain open and four other locations to be kept open in support of train operations, if the application were approved.

Mr. Gooding stated that, in addition to the freight sales representatives, an assistant superintendent and other operating officers on the Prince Albert territory, Canadian National has three full-time and two part-time service representatives to provide personal contact within the various communities. By means of Exhibit CNR-5 he described the territory covered by each of the service representatives with a brief explanation of their method of dealing with railway customers.

He outlined the various options available to the public in the purchasing of passenger train tickets. He compared the service previously provided by the agent to what was being provided under the Servocentre concept. It was his view that the new arrangements were working well.

At the time of the hearing, telegraph services were being provided by the station agent during his normal working hours -- a five day, 40 hour week. Mr. Gooding stated that if the applications were approved and the agents were actually removed, the Servocentre would commence to handle all telegrams and provide continuous telegraph services to the people of this area, 24 hours a day, seven days a week.

En ce qui concerne les perspectives d'emploi des trente et un (31) agents, M. Gooding a répondu:

> [Traduction] ...Trente et un agents sont touchés et quatre des postes qu'ils occupent deviendront des postes de télégraphiste, de sorte que 27 employés seront atteints sur le territoire et que ceux-ci pourront évoquer leurs droits à l'ancienneté au sein du territoire. Nous avons jugé nécessaire d'embaucher chaque année une vingtaine d'employés à l'occasion de congés annuels et d'autre nature, et même si des employés subalternes sont atteints, ceux qui ont plus de deux ans d'ancienneté devraient, à en juger par notre expérience antérieure, réussir à conserver leur emploi.

Insofar as the employment prospects of the thirty-one (31) agents are concerned, Mr. Gooding replied as follows:

> ...There are 31 agents affected and there will be four of those positions that will become operator's positions which means there are actually 27 people affected on the territory and these employees will be able to exercise their seniority within the territory. We have found it necessary to hire approximately 20 people each year for holiday relief and other vacancies and although junior employees will be affected, those with more than two years seniority should be able to hold work based on our past experience.

M. J.G. Thomson, directeur du servocentre de Prince-Albert (Saskatchewan), a été le dernier témoin du Canadien National. Il a décrit les responsabilités gestionnelles qui lui incombent et exposé le fonctionnement du servocentre relevant de sa compétence.

The final railway witness was Mr. J.G. Thomson, Servocentre Manager, Prince Albert, Saskatchewan who described his managerial responsibilities and outlined the Servocentre operation under his jurisdiction.

M. Thomson a aussi expliqué en détail les besoins en transport des agglomérations en cause auxquels pourrait répondre le servocentre et signalé que ces besoins portent notamment sur les wagonnées, les messageries, les télécommunications, les services voyageurs, la localisation des wagons et les réclamations. De fait, ils ont trait à tous les aspects des services de transport qu'assure le Canadien National.

He stated in some detail the transportation requirements of the communities that could be dealt with by the Servocentre, indicating they embraced such elements as carload, express, telecommunication, passenger services, car tracing and claims. In fact, it included all facets pertaining to the transportation services provided by Canadian National.

M. Thomson a en outre décrit les méthodes que suit le personnel du Canadien National pour familiariser le grand public et les clients de la Compagnie avec le régime du servocentre, soit la diffusion de brochures explicatives et la publication d'annonces dans les journaux de la localité.

Mr. Thomson further described the procedures followed by Canadian National personnel in familiarizing the public and railway patrons of the Servocentre plan through the use of information brochures and advertisements taken out in the local newspapers.

Comparutions et dépositions

Appearances and Submissions

M. Peter Fraser a présenté pour le compte du village d'Edam (Saskatchewan) un mémoire au sujet de la requête du Canadien National relative à la fermeture de la gare d'Edam. Il a déclaré que l'abolition du poste d'agent et la désaffectation de cette gare amoindrirait l'efficacité des services offerts, exercerait des effets nuisibles sur l'agglomération, procurerait des avantages économiques douteux et paraîtrait inconvenant.

Mr. Peter Fraser presented a brief on behalf of the Village of Edam, Saskatchewan, in the matter of Canadian National's application to close the station at Edam. He stated in the submission that the removal of the agent and station facilities from his community would cause a decrease in effective service, harmful effects on the community, doubtful economic benefits and would appear to be improper.

Il a ajouté que le village d'Edam avait reçu l'avis d'audience par l'entremise de l'Agence des transports du gouvernement de la Saskatchewan et non de la Commission même. En outre, selon les renseignements qu'il a reçus, le Canadien National avait été informé de la tenue de l'audience publique environ trois mois avant la date prévue.

Le maire Jack Glencross, qui comparaissait pour le compte de la ville de Blaine Lake, a fait part de l'opposition de celle-ci aux requêtes de la Compagnie. Il a fait l'historique, dans son témoignage, du développement qu'a connu Blaine Lake et du rôle important que les transports ont joué dans ce développement. Puis il a évoqué, par ordre chronologique, les préoccupations dont sa ville a fait état sous forme de mémoires au cours des sept dernières années.

Le maire Glencross a déclaré qu'en juillet 1975 le Canadien National s'était engagé envers le maire de Blaine Lake à ne pas modifier les services existants sans tenir d'audiences. Il a ensuite énuméré les changements que la Compagnie a tenté d'apporter ou a effectivement apportés, sans tenir d'audiences publiques:

[Traduction]

1. En deux circonstances, le point de réception et de livraison des messageries a été déplacé de la gare actuelle. Le volume des services ruraux de marchandises a été le premier à en souffrir.

2. Les heures d'ouverture de l'agence ont été réduites à une demi-journée. Le seul service qui reste à l'agence est le service télégraphique.

3. Les fonctions retirées de l'agence au cours de cette période comprennent: la vente des billets, le trafic de messageries, la pesée, la facturation et la perception, les mandats de poste, les états de caisse et les bilans; le service de camionnage a été annulé et tous les services de transport par wagonnées ont été supprimés. Tous les livres et registres ont été envoyés à Saskatoon.

4. M. Terrance E. Teixeira, directeur de district des Messageries du CN à Winni-

Mr. Fraser said that the Village of Edam received the notice of hearing via the Saskatchewan Government's Transportation Agency and not from the Commission itself. In addition, according to information he had received, Canadian National had been made aware of the forthcoming public hearing approximately three months prior to the scheduled date.

Mayor Jack Glencross appeared on behalf of the Town of Blaine Lake to express his community's opposition to the Railway's applications. He described in his testimony the history of frontier development of Blaine Lake and the important role transportation played in this development. In chronological order, he outlined the concerns presented in briefs by his community over the past seven years.

Mayor Glencross stated that Canadian National had made a commitment in July, 1975, to the Mayor of Blaine Lake that existing services would not be modified without hearings. Subsequent changes which were either attempted or undertaken by the railways without public hearings were listed by Mr. Glencross as follows:

1. On two previous occasions the point of freight express receipts and drop have been moved from the existing station facility. First to go was the volume of rural freight services.

2. Hours of agency service have been reduced to half day service. The only service left to agency is that of telegraph service.

3. Duties taken from control of the agency in this period include: tickets, express traffic, weigh-in, bills and collection, money orders, all cash and balance sheets, cartage has been cancelled and all carloads have been removed. All books and records were removed to Saskatoon.

4. In verbal comment, Mr. Terrance E. Teixeira, District Manager of CN Ex-

peg, a informé la ville de vive voix que le service de camionnage du CN serait abandonné et cédé à des entreprises indépendantes de transport routier (private inter-line).

L'expression "private inter-line" qui se retrouve dans l'exposé du maire de Blaine Lake s'entend d'entreprises indépendantes de transport routier qui desservent les agglomérations rurales.

Selon M. Glencross, la ville de Blaine Lake estime que les services d'agence, de gare et de transport devraient connaître un regain d'activité et qu'on devrait s'abstenir de l'en priver vu qu'ils sont essentiels à son développement.

M. Sam G. Stupnikoff, agriculteur, qui comparaissait pour le compte de la municipalité rurale de Blaine Lake n° 434, a évoqué les inquiétudes de la population au sujet de la suppression des services de camionnage du CN sur les grandes routes qui desservent les agglomérations rurales et de leur remplacement par un service inter-lignes de messageries qu'assureraient les entreprises de camionnage qui desservent ces agglomérations. Il a exprimé l'avis que dans l'éventualité d'un tel changement, le poste du préposé de dépôt à contrat de la localité serait aboli--en d'autres termes, le point de livraison des expéditions par exprès arrivant dans une agglomération rurale serait supprimé--ce qui obligerait l'agriculteur à prendre livraison directement de la porte à rabattement arrière du camion. Selon M. Stupnikoff, ce mode de livraison est inacceptable pour l'agriculteur vu qu'il ne peut, en raison des saisons actives d'exploitation dans le secteur agricole, être toujours présent sur les lieux afin de recevoir son chargement.

M. Stupnikoff a aussi exprimé l'avis que le service téléphonique interurbain avec un numéro Zénith, sans taxation des conversations, était inacceptable et [traduction] "susciterait beaucoup de confusion et d'ennuis".

Il a déclaré en terminant qu'on devrait tenir compte de l'élément humain avant d'introduire des changements technologiques.

M. Richard J. Gerwing, qui comparaissait pour le compte du village de Lake Lenore, a exprimé les mêmes inquiétudes que M. Stupnikoff.

press, Winnipeg, has informed the town that CN truck service will be discontinued and ceded to private inter-line.

"Private inter-line" in the submission of the Mayor of Blaine Lake was a reference to independent highway transport firms serving the rural communities.

According to Mr. Glencross, the Town of Blaine Lake was of the opinion that there should be a revitalization of agency, station and transport services rather than a withdrawal of these vital services from this community.

Mr. Sam G. Stupnikoff, a farmer, appearing on behalf of the Rural Municipality of Blaine Lake No. 434, spoke of the concerns that people have with respect to withdrawal of CN trucking services on the highway routes serving the rural communities and to the substitution of inter-line service provided for express shipments by trucking firms serving these communities. It was his opinion that should that change in service take place, the present local contract on-hand representative -- in other words, the drop point for express shipments coming into a rural community -- would be abandoned, resulting in the rural farmer having to receive his shipment directly from the tail-gate of the truck. This method of delivery, according to Mr. Stupnikoff, was unacceptable to the farmer because he "cannot be a 'Johnny-on-the-spot' to receive tail-gate transport service when the shipment arrives due to busy seasons of operations in the industry of agriculture.

Another view expressed by Mr. Stupnikoff was that the Zenith free-toll telephone number was unacceptable and it would "create a lot of confusion and inconvenience".

In conclusion he stated that consideration should be given to the human element before technological changes are introduced.

Mr. Richard J. Gerwing, on behalf of the community of Lake Lenore, reiterated the same concerns Mr. Stupnikoff had expressed. He stat-

Il a déclaré que le service de camionnage du CN utilisé pour le transport des marchandises et le trafic de messageries serait le prochain à disparaître si l'on autorisait le Canadien National à fermer l'agence dans cette localité. En plus de vouloir conserver le service de camionnage, il désirait obtenir l'assurance que le préposé de dépôt à contrat qui dessert Lake Lenore demeurerait en fonctions. Dans son témoignage, M. Gerwing a ainsi expliqué la raison pour laquelle le village de Lake Lenore s'oppose à la requête de la Compagnie:

> [Traduction] Nous n'avons pas reçu l'assurance que ces conditions seraient respectées et c'est pourquoi nous nous opposons à l'abolition du poste d'agent du CN à Lake Lenore. Nous croyons que si nous accédons à cette demande, d'autres services seront supprimés, et il va de soi que les petites agglomérations ont besoin, pour survivre, de services assurés sur les lieux et non pas à distance.

M. Walter Daviduk représentait les villages de Hafford et de Speers. Il a déclaré que les agents et les gares y étaient nécessaires afin d'assurer la livraison des messageries. Puis il a ajouté que les deux agglomérations étaient d'avis que dans le cas de demandes de dommages et intérêts, il était beaucoup plus efficace et satisfaisant de traiter avec l'agent local qu'avec un servocentre au moyen d'un réseau téléphonique comportant un numéro Zénith. Il a signalé que la suppression du service de camionnage du CN au profit d'autres camionneurs assurant un service inter- lignes pour le trafic des messageries entraînerait des retards inutiles de réception et accroîtrait le nombre des demandes de dommages et intérêts.

M. K.P. O'Byrne, représentant Carrot River, a déclaré que cette agglomération s'opposait à la requête de la Compagnie parce que celle-ci n'avait pas tenu la promesse qu'elle avait faite d'assurer un service de qualité égale ou supérieur à celle du service antérieur. Il a fait observer que depuis que le Canadien National a fait cette promesse, il a supprimé les camions qu'il affectait au trafic des messageries et que les gens de Carrot River étaient obligés de recourir au service inter-lignes d'un camionneur pour le transport de leurs messageries. Selon M. O'Byrne, ce changement apporté au service de camionnage a entraîné des retards inutiles de

ed that CN truck service for freight and express shipments would be the next service to go if Canadian National were permitted to close the agency position in their community. In addition to retaining a truck service, he wanted a guarantee that the contract on-hand representative serving Lake Lenore would remain. The reason the community of Lake Lenore opposed the railway's application was stated by Mr. Gerwing in his testimony:

> We have not been assured of the above conditions so therefore we oppose the removal of the CN agent at Lake Lenore. We feel if we agree to this, more services may be taken away and small communities need services to survive and not services by remote control.

The Villages of Hafford and Speers were represented by Mr. Walter Daviduk. He stated that the agents and station facilities were required in these communities to act as drop-off points for express shipments. It was the opinion of both communities that the present method of handling damage claims with the local agent was far more efficient and satisfactory than dealing with a servocentre by the use of Zenith telephone system. He indicated that the removal of CN's truck service and the interlining of railway express shipments with other truckers would result in unnecessary delays in receiving the shipment and increased damage claims.

Mr. K.P. O'Byrne, representing the community of Carrot River, stated that that community was opposed to Canadian National's application because the Railway had not kept its promise to provide service equal to or better than what had previously been provided. He indicated that since making this promise the Railway had removed their express trucks and the people of Carrot River were required to interline their express shipments with a trucker. According to Mr. O'Byrne this change in trucking service has resulted in unnecessary delays in receipt of their goods. He stated that a shipment of goods from Regina which had previously taken three days

réception. Il a fait remarquer qu'il fallait auparavant trois jours pour recevoir un chargement de marchandises en provenance de Regina, alors qu'il en faut jusqu'à quatorze à l'heure actuelle. De plus, le Canadien National avait déclaré qu'un préposé de dépôt à contrat s'occuperait des services de messsageries. Or, [traduction] "jusqu'ici, le CN n'a pris aucune disposition en ce sens".

was now taking up to fourteen days. Furthermore, the railway had said that a contract on-hand representative would be established to look after rural express shipments and "so far the railway has not done so".

M. Arthur Thibault, député de l'Assemblée législative pour Kinistino, a présenté au nom du gouvernement de la Saskatchewan un exposé dans lequel il signale que la prestation de services suffisants aux agglomérations de la Saskatchewan demeure la principale préoccupation de son gouvernement.

Mr. Arthur Thibault, M.L.A. for Kinistino, presented a brief on behalf of the Government of Saskatchewan stating that the Government's main concern was the provision of adequate service to Saskatchewan communities.

Il a exposé la position de son gouvernement au cours des ans, c'est-à-dire depuis la présentation de la première requête relative à la centralisation des services. Il a terminé son exposé par une explication détaillée de ce que le gouvernement de la Saskatchewan juge essentiel à la réalisation de son objectif en matière de services aux agglomérations de la Saskatchewan:

Mr. Thibault outlined the Government's position over the years, dating back to when the first centralized agency application was introduced. He concluded his presentation with a detailed explanation of what the Government of Saskatchewan considered to be essential to achieve the objective of adequate service to Saskatchewan communities:

[Traduction]

(1) Que la Commission canadienne des transports (CCT) précise les responsabilités des compagnies de chemin de fer, étant donné que l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, dans sa forme actuelle, ne suffit pas à protéger les besoins des agglomérations rurales en matière de services de messageries.

(1) First, that the CTC precisely outline the responsibilities of the Railway Companies, as Section 262 of the *Railway Act* in its present form is insufficient to protect the express service needs of rural communities.

(2) Que la CCT établisse un système suffisant de surveillance des services extérieurs, afin de faire en sorte que les compagnies de chemin de fer répondent aux normes de service prévues à l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*.

(2) That the CTC set up an adequate field service monitoring system to assure the Railway Companies meet the standards of service required under Section 262 of the *Railway Act*.

(3) Que les agglomérations ne soient pas rayées unilatéralement du Tarif 100 de l'E.T.A., mais qu'un préavis d'intention soit donné à la Commission, à la province et aux agglomérations et que des dispositions soient prises pour assurer une méthode d'évaluation appropriée.

(3) Third, that communities not be unilaterally removed from the E.T.A. 100 Tariff; but that the Commission and the Province and communities be given prior notice of intention, and that provision be made for a proper evaluation procedure with them.

(4) Que les représentants à contrat soient maintenus en fonctions à toutes les an-

(4) Fourthly, that the contract representative be retained at all former station

ciennes gares et qu'on leur verse une rémunération réaliste, en rapport avec leurs fonctions et leurs responsabilités.

(5) Que des normes minimums soient établies au sujet des points de livraison.

(6) Que les responsabilités futures des compagnies de chemin de fer soient indiquées dans le cas des agglomérations qui pourraient être touchées par l'abandon de services ferroviaires.

(7) Nous devons aussi obtenir de la CCT l'assurance que le CN a l'obligation, même lorsque des transporteurs locaux assurent des services inter-lignes,

a) de fournir un service de réserve à tous les points desservis par une ligne de chemin de fer. Si un tel service est assuré par camion, il devrait raisonnablement exiger le tarif fixé par le Highway Traffic Board, tout comme les autres camionneurs;

b) d'assurer les points de livraison du CN, même lorsque des transporteurs locaux offrent un service inter-lignes.

Les exposés écrits, reçus par la poste de M. Payton, directeur de l'école d'Arborfield, Arborfield (Saskatchewan), de M. Brian Evans, RMST Medstead (Saskatchewan) et de Mme Vera Campbell, secrétaire-trésorière de Carragana (Saskatchewan) et manifestant leur opposition aux requêtes du Canadien National, ont tous été lus à l'audience. Ils paraissent dans la transcription des témoignages et font partie du dossier de l'audience.

Conclusions

Dans son témoignage, M. Thomson, directeur du servocentre de Prince-Albert, a déclaré que le Canadien National a mis en place, depuis février 1971, tous les services afférents aux wagonnées, tels que la commande, la livraison, la localisation et la libération des wagons, la fixation des tarifs et les demandes de renseignements d'ordre général. J'ai fait une étude attentive de la transcription des témoignages faits à l'audience et je n'ai relevé aucune déposition critiquant la méthode qu'utilise le Canadien National pour assurer à ses clients un service de

points and that they be given realistic remuneration, commensurate with their duties and responsibilities.

(5) And five, that minimum standards be established for drop depots.

(6) Six, that the future responsibilities of the Railways be indicated for those communities that may be affected by the railway abandonment.

(7) We must also have an assurance of CTC that CN has an obligation even when interlining with local carriers to:

(a) One, provide back-up service to all railway points. If that service is provided by truck, then they should quite reasonably be at Highway Traffic Board rates, the same as any other trucker.

(b) Two, maintain CN drop depots, even when they have interlined with local carriers.

Written briefs received in the mail from Mr. Payton, Principal of the Arborfield School, Arborfield, Saskatchewan, Mr. Brian Eavns, RMST Medstead, Saskatchewan and Mrs. Vera Campbell, Secretary-Treasurer, Carragana, Saskatchewan, outlining their objection to the railway's applications were all read at the hearing, they appear in the transcript, and form a part of the record of the hearing.

Conclusions

The testimony of Mr. Thomson, Prince Albert Servocentre Manager, was that the carload activities (such as car ordering, car deliveries, car tracing, car releases, rates and general inquiries) have been fully implemented by Canadian National since February 1971. I have carefully reviewed the transcripts of the hearing and find no submission or evidence criticizing the method by which Canadian National provides carload service to its customers. No carload shipper appeared at the two-day hearing to voice opposition to the Railway's applications to close

transport des wagonnées. Aucun expéditeur de wagonnées ne s'est présenté à l'audience de deux jours pour faire part de son opposition aux requêtes de la Compagnie relatives à la fermeture de différentes agences. J'en viens à conclusion que le service de wagonnées qu'assure le Canadien National fonctionne de façon satisfaisante et répond aux besoins de ses clients. Il apparaît que le changement apporté au service dont il est fait mention ci-dessus a entraîné non pas un détérioration mais une amélioration du service, amélioration qui découle de la mise en place du servocentre qui, au moyen d'ordinateurs, peut mettre en mémoire et rechercher rapidement des informations, ce qui était impossible dans le passé sous le régime des différentes agences.

M. Glencross a déclaré que le Canadien National avait promis il y a quelque temps de ne modifier aucun des services assurés par les gares sans tenir au préalable une audience publique. Par la suite, le CN aurait, selon M. Glencross, apporté arbitrairement de nombreux changements à son exploitation. À en juger par ce qui s'est fait jusqu'ici, je crois savoir que la Compagnie a apporté provisoirement de tels changements afin de donner aux usagers des services l'occasion d'évaluer le nouveau régime au regard de l'ancien. Ces changements sont habituellement effectués à l'occasion de la campagne d'information publique qu'institue la Compagnie pour expliquer son programme de servocentres à chacune des agglomérations touchées. La Compagnie doit toujours, en cas de contestation, pouvoir démontrer qu'elle s'est conformée aux prescriptions de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* et tout changement qui prévoit le retrait du personnel d'une gare et la fermeture d'une gare nécessite l'autorisation du Comité des transports par chemin de fer.

En ce qui concerne les services de camionnage et le recours par le CN aux services de camionneurs locaux-- transporteurs routiers de la Saskatchewan--afin d'assurer un service interlignes pour le trafic des messageries à destination et en provenance des agglomérations rurales, je tiens à dire que les deux principales compagnies de chemin de fer suivent généralement cette pratique par tout le Canada. Peu nombreux sont les expéditeurs et les destinataires d'autres provinces, s'il en est, qui ont formulé des plaintes au sujet de la mauvaise qualité du service. De plus, le Comité des transports par chemin de fer a confirmé que cette méthode

the various agency positions. I conclude that the carload service provided by Canadian National is operating in a satisfactory manner and is responsive to the needs of carload customers. It would appear that the aforementioned service change has resulted not in a deterioration of service but in an improved service stemming from the Servocentre operation, the latter with its ability, through the computers, to insert and retrieve information quickly, and in a way that was not possible in the past under the invidivual agency concept.

As indicated previously, Mr. Glencross testified that Canadian National had made a promise sometime ago not to modify any existing station services without benefit of a public hearing. Subsequently, the Railway, according to Mr. Glencross, arbitrarily made numerous changes to its operation. From past experience it has been my understanding that the railway company has instituted such service changes on a temporary basis in order to give the users of the services an opportunity to assess the new arrangements versus the old. These changes are usually implemented during the time that the Railway is conducting its public information campaign to explain the Servocentre program to each community affected by the change. The Railway must still meet the test, at any time it is challenged, of Section 262 of the *Railway Act* and any change that contemplates removal of station staff and the closing of the station requires the authorization of the Railway Transport Comittee.

On the question of trucking services and the resort by CN to the use of local truckers -- highway transport operators within Saskatchewan -- for the purpose of interlining express shipments to and from the rural communities, it must be said that that practice is followed by both major railways generally throughout Canada. There have been few, if any, complaints of record from shippers and receivers in any other provinces as to poor quality of service. Moreover, the Railway Transport Committee has upheld that method of delivery as acceptable under Section 262 of the *Railway Act*, the railways still being accountable, in any specific situation, when

de livraison est acceptable en vertu de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, et les compagnies de chemin de fer doivent pouvoir justifier leur manière d'agir dans toute circonstance où est mise en doute, aux termes de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, la question "d'installations suffisantes et convenables pour la réception et le chargement des marchandises et effets".

La question de savoir si le service de camionnage inter-lignes est de nature, sur une route donnée, à permettre à une compagnie de chemin de fer de justifier le service qu'elle assure en vertu de l'article 262 n'a rien à voir à mon avis avec l'abolition des postes d'agent et la désaffectation des bâtiments de gare. Elle n'est pas applicable parce que ni les gares ni les agents ne sont tenus d'assurer un système de livraison approprié au trafic des messageries. L'existence d'un bon service de camionnage inter-lignes et de représentants à contrat ou de points de livraison constitue les éléments indispensables à l'acheminement efficace des messageries. Dans la plupart des agglomérations rurales situées en dehors de la Sakatchewan, la gare locale a depuis longtemps cessé de jouer un rôle dans le système rural de livraison des messageries. Des centaines de gares locales sont, de fait, disparues par tout le Canada et le transport des messageries à destination ou en provenance des agglomérations rurales se poursuit au moyen des services inter-lignes qu'assurent des entreprises de camionnage.

Que l'entreprise de camionnage qui assure un service inter-lignes appartienne à une compagnie de chemin de fer ou à un entrepreneur indépendant, cela ne fait pas de différence aux termes de la loi, en l'occurrence du règlement applicable du Comité des transports par chemin de fer. Même si ce comité (ou son organisme devancier, la Commission des transports du Canada) avait soutenu un point de vue contraire et cherché à faire valoir que la seule façon de favoriser l'acheminement efficace des messageries en vertu de l'article 262 nécessite un service de camionnage dont la compagnie ferroviaire mère du service de messageries est propriétaire et assure l'exploitation, il n'aurait pas été possible, à toutes fins utiles, d'appliquer ce règlement. Ni le Comité des transports par chemin de fer ni aucun autre comité de transport modal de la

there is a challenge as to whether "adequate and suitable accommodation for traffic" is being provided in the terms set out in Section 262 of the *Railway Act*.

Whether interline trucking service is of a nature, on any given route, to enable a railway company to meet a challenge of its service under Section 262 is not a relevant consideration, in my view, as to the justification or otherwise of the removal of agents and station buildings. It is not relevant because neither stations nor agents are required to sustain a proper delivery and drop-off system for express traffic. Good interline trucking service and contract representatives or drop points are the essential ingredients for the furtherance of express shipments. In most rural communities outside the Province of Saskatchewan the local station has long since ceased to play any part whatever in a rural express delivery system. Hundreds of the local stations have in fact disappeared all across Canada while the express shipments continue to be transported in and out of rural communities by means of interline trucking firms.

It makes no difference under the law, in the Railway Transport Committee's ruling on the matter, whether the interline trucking firm is owned by a railway company or by an independent entrepreneur. Even if the Railway Transport Committee (or its predecessor body, the Board of Transport Commissioners) had had a contrary view and had attempted to insist that the only furtherance of express frieght acceptable under Section 262 would be in a truck owned and operated by the railway parent of the express service, there would have been no practical way to enforce that ruling. Neither the Railway Transport Committee nor any other modal Committee of the Canadian Transport Commission has the power to license an intra-provincial or extra-provincial motor vehicle freight undertaking. Whether such undertaking be "intra" or

CCT ne sont habilités à délivrer un permis à une entreprise intraprovinciale ou extraprovinciale de transport routier de marchandises. Ce qui, aux termes de la loi, est de souveraine importance est le caractère intraprovincial ou extraprovincial d'une telle entreprise.

Par ailleurs, on peut supposer sans risque de se tromper que même si le Comité des transports par chemin de fer avait rendu une ordonnance prévoyant que seuls les camions dont le Canadien National est propriétaire et assure l'exploitation peuvent offrir un service inter-lignes, les provinces, évoquant les pouvoirs exclusifs dont elles sont investies en matière de délivrance de permis aux véhicules à moteur, n'auraient jamais accédé à ce qui aurait effectivement constitué l'exercice d'un monopole intégral par les chemins de fer sur toute livraison de messageries, à l'arrivée ou à la sortie, par voie routière.

Ayant étudié l'affaire sous cet angle, ce qui est sûrement la bonne façon de l'envisager dans la pratique, il convient de se rappeler que le Comité des transports par chemin de fer a institué en vertu de l'article 262 une enquête distincte qui lui a permis de faire une étude intensive du service marchandises du CN en Saskatchewan, tout particulièrement du service inter-lignes qu'assurent les entreprises de transport routier.

Les audiences tenues à Régina en 1977 et à Régina et Saskatoon en 1978 ont procuré au Comité les moyens d'exécuter son enquête. Bien que la situation relative aux services inter-lignes paraisse être bien en main ailleurs au Canada, il est possible que les circonstances qui se présentent en Saskatchewan, surtout en ce qui a trait au CN, soient différentes. En vérité, le Comité des transports par chemin de fer a admis cette possibilité en instituant une enquête formelle. Il fera connaître ses conclusions et rendra sa décision en temps utile.

Le programme en sept points du gouvernement de la Saskatchewan qu'a présenté le député à l'Assemblée législative, M. Arthur Thibault, porte sur des questions qu'étudie le Comité dans le cadre de l'enquête sur le service marchandises de CN Rail en Saskatchewan qu'il a institué en vertu de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Le gouvernement de la Saskatchewan était représenté par des avocats aux audiences tenues

"extra" the provinces, under the law, control it all.

It is, moreover, the safest of assumptions that even if the Railway Transport Committee had insisted by Order that only trucks owned and operated by a railway would interline with the railway, the provinces, wielding their exclusive motor vehicle licensing powers, would never have acceded to what, in effect, would then have become a total monopoly by the railways over all inbound and outbound delivery of express by highway transport.

Having put the matter in that perspective -- which, to be practical, is surely the perspective in which it must be seen -- it is to be kept in mind that the Railway Transport Committee, through its separate investigation under Section 262, has been looking intensively at the very matter of CN freight service in Saskatchewan with particular reference to interline service provided by highway transport.

Hearings in Regina in 1977 and in Regina and Saskatoon in 1978 were the instrument by which the Committee's investigation was carried out. Even though the interline situation seems to be well under control elsewhere in Canada, it is conceivable that circumstances in Saskatchewan, specifically in regard to CN, may differ. Indeed, the Railway Transport Committee recognized that possibility by initiating a formal investigation. In due course, the Committee will issue its findings and decision in this matter.

The submission of the Government of Saskatchewan with its seven point recommended program as presented by the Member of the Legislative Assembly, Mr. Arthur Thibault, addresses itself to matters which are being dealt with by the Committee in its investigation of CN Rail freight service in Saskatchewan relative to Section 262 of the *Railway Act*.

The Government of Saskatchewan was represented by counsel throughout the extensive

du fait de cette enquête; les témoins et des clients du Canadien National, des entreprises de camionnage assurant des services inter- lignes, des membres du grand public et des membres du personnel de surveillance de la Commission canadienne des transports ont tous fait des dépositions sous serment à l'interrogatoire et au contre-interrogatoire. Je ne fais pas seulement partie de ce groupe, j'en suis le président, et sans manquer de respect envers M. Thibault, j'estime qu'il appartient au Comité de répondre, dans le rapport et la décision découlant de l'enquête, aux points qu'a soulevés M. Thibault au nom de son gouvernement. Je m'abstiendrai donc d'en traiter dans le présent rapport sur les requêtes relatives à la fermeture de gares et à l'abolition de postes d'agent ou de gardien.

En ce qui concerne le programme en sept points dont le gouvernement a recommandé la mise en oeuvre lors des audiences tenues à Prince-Albert les 27 et 28 septembre 1977, le Comité est en mesure d'étudier tous ces points en dehors de la question de la fermeture des gares. D'ailleurs, le Comité en est saisi sous une forme ou sous une autre dans le cadre de l'enquête, effectuée par un groupe distinct, sur le service marchandises que CN Rail assure en Saskatchewan en vertu de l'article 262. Bref, le Comité répondra dans une décision, en voie de préparation, aux différents points qu'a soulevés M. Thibault et c'est pourquoi je m'abstiendrai d'en traiter.

Je tiens à signaler que lorsque M. Thibault a comparu à l'audience tenue à Prince-Albert, il ne savait pas qu'une enquête distincte sur le service marchandises que CN Rail assure en Saskatchewan serait entreprise en vertu de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*. Le Comité même n'avait pas encore décidé d'effectuer une telle enquête et je n'étais donc pas en mesure d'informer à l'audience M. Thibault qu'une enquête serait instituée.

Pendant les deux jours consacrés à l'audience relative aux requêtes du Canadien National, il m'est apparu que les agglomérations en cause voulaient surtout obtenir l'assurance que le niveau du service actuel serait maintenu une fois qu'autorisation aurait été accordée de désaffecter les bâtiments de gare et d'abolir les postes d'agent. De fait, M. George Burton, directeur des services communautaires de l'Agence des transports de la Saskatchewan, a demandé à M.

hearings of that investigation and witnesses of the Railway, customers of the Railway, interline truckers, members of the general public and monitoring staff of the Canadian Transport Commission all contributed, under oath, their direct evidence and their evidence under cross-examination. I am not only a Member but the Chairman of that panel and, with no disrespect whatever to Mr. Thibault, I suggest to the Committee that the proper response to the points he raised on behalf of his Government should come in the Report and Decision of the investigation rather than individually from me, at the present time, in this report on applications for station closings and the removal of agents or caretakers.

With reference to the seven point program recommended by Saskatchewan at the hearings in Prince Albert on September 27 and 28, 1977, all are capable of consideration and treatment by the Committee outside the matter of station closings. All, in one form or another, are before the Committee in respect of its investigation, by a separate panel, of CN Rail's freight service in Saskatchewan under Section 262. In short, the Committee, as a result of its investigation, will be responding in a Decision, now being prepared, in respect of the very matter raised by Mr. Thibault and it is for that reason that I refrain from taking up, in this report, the points he made at Prince Albert.

I should point out that at the time Mr. Thibault appeared at the hearing in Prince Albert, he had no knowledge of a separate investigation of CN Rail's freight service in Saskatchewan under Section 262 of the *Railway Act*. The Committee itself had not then decided upon such an investigation and I was thus not in a position at the hearing to inform Mr. Thibault that any such investigation would take place.

During the two-day hearing it was evident to me that the major concern with respect to the railway's applications focused upon the communities receiving firm assurance that the level of service presently being provided will be maintained once authority has been granted to close the station buildings and remove the agents. In fact Mr. George Burton, Director of Community Services for the Transportation Agency of Saskatchewan, asked Mr. Rousseau in cross-ex-

Rousseau, au contre-interrogatoire, si le CN songeait à apporter d'autres changements au projet de servocentre dont font état les requêtes de la Compagnie étudiées à l'audience. M. Rousseau a répondu ainsi à cette question:

> [Traduction] Je crois que tout système de l'ampleur du servocentre doit comporter des périodes de rodage qui permettent à la Compagnie d'examiner la situation, de mesurer les résultats de son investissement, de voir si des moyens s'offrent de retirer manifestement d'autres avantages. Il convient qu'il en soit ainsi et, sauf erreur, nous procédons de cette façon. Nous surveillons les choses de près. Nous exerçons une surveillance constante. Le système est relativement nouveau et je crois que d'autres perfectionnements s'annoncent.

La surveillance est l'une des clés du problème, surveillance que doit exercer non seulement le CN mais la CCT même.

Contrairement à l'impression que semblent avoir certaines personnes et qui se dégage de la lecture du mémoire du gouvernement de la Saskatchewan, le Comité des transports par chemin de fer a exercé une grande surveillance, en vertu de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, sur le service ferroviaire assuré à cette province. Si je m'étonne de ce que contient à ce propos le point n° 2 du mémoire, c'est parce que l'Agence des transports (Transportation Board) et le Highway Traffic Board de la province et les avocats qui ont représenté celle-ci aux audiences formelles de la Commission--audiences qui, en vertu de l'article 262, représentent une autre forme de surveillance--savent parfaitement que les inspecteurs de la Commission ont exercé une large surveillance s'étendant aux agglomérations rurales. La dépense que le Comité a consacrée à la surveillance en Saskatchewan a éclipsé celle qui a engagée à ce titre dans toute autre province au cours des quelques dernières années. S'il a agi de la sorte, c'est surtout à cause des différends qui ont marqué le retrait, tout d'abord, du Canadien Pacifique de ces propres services intraprovinciaux des camionnages et, ensuite, du Canadien National des services intraprovinciaux de camionnage qu'il assurait au moyen de ses véhicules. Les deux compagnies ont eu recours à des entreprises de camionnage

amination whether CN was contemplating any further changes in the Servocentre concept from what was proposed in the railway's applications presently under consideration at the hearing. Mr. Rousseau replied to this question as follows:

> Well, I think in any new system, the magnitude of which the Servocentre is, there must be test periods wherein the company can review its situation, can measure the results of its investment and if there become obvious ways of extracting further benefits from a system, I think this should be allowed and I think that is perhaps what we are doing. We are watching closely. We are monitoring it all the time. It is relatively new and I think that we can expect that there will be further, further sophistication.

Monitoring is one of the keys to the problem -- not only monitoring by CN but by the CTC itself.

Contrary to an impression that seems to prevail in the minds of some, and that seemed evident in the Saskatchewan Government's submission, the Commission's Railway Transport Committee has monitored railway service in the Province extensively under Section 262 of the *Railway Act*. If I register surprise at the statement, in that regard, contained in the Government's Brief (point No. 2) it is because the Transportation Agency of the Province, the Highway Traffic Board of the Province and counsel who have represented the Province at formal hearings of the Commission -- hearings, under Section 262, that were another form of monitoring -- are well aware that monitoring by the Commission's inspectors, covering the rural communities, has taken place extensively. The expenditure of monitoring resources in Saskatchewan has eclipsed that made by the Committee in any other province over the past few years. This has been so primarily because of the disputes that have marked the withdrawal, first, of Canadian Pacific from its own intra-provincial trucking services in the province and, second, Canadian National's withdrawal from the intra-provincial trucking services it was providing with its own vehicles. Both of the railways reverted to independent truckers for interline movement of express shipments -- in other words, the type of

indépendantes pour assurer le transport interlignes des messageries, en d'autres termes le genre de service inter-lignes assuré sur la majeure partie des routes rurales de notre pays.

Ayant consacré beaucoup de temps depuis 1976 aux audiences tenues en Saskatchewan, je crois pouvoir affirmer que l'une des difficultés qui ne cesse de surgir tient à la négligence de porter promptement à la connaissance du Comité des transports par chemin de fer les plaintes qui ont trait à la qualité du service. Les inspecteurs chargés de la surveillance ne peuvent se trouver sur les lieux toutes les fois qu'il y a motif de plainte. Si le service laisse à désirer sous quelque rapport et que le client en subit les effets, ce dernier devrait avoir pour règle de porter plainte sans tarder au CN et, à défaut de mesures correctives, au Comité des transports par chemin de fer.

Les clients de l'une ou l'autre des deux principales compagnies de chemin de fer de la Saskatchewan qui ont présenté des plaintes promptement à la Commission attesteront, j'en suis sûr, avoir infailliblement été rejoints par téléphone ou visités par un inspecteur du Comité des transports par chemin de fer. Sans qu'il soit nécessaire de hâter la tenue d'audiences formelles en vertu de l'article 262, il a généralement été possible d'en venir, à l'occasion d'entretiens avec le Canadien National et ses clients, à un règlement satisfaisant des problèmes et d'éliminer par le fait même tout motif de plainte.

Voilà pour le côté positif du tableau. On se demande pourquoi le client agirait différemment. Et pourtant cela se produit. Au lieu de présenter sa plainte de la manière normale--sans tarder au CN et, à défaut de mesures correctives, au Comité des transports par chemin de fer--il broie du noir. Puis beaucoup plus tard, parfois des semaines, des mois ou une année ou davantage, la plainte refait surface lors d'une audience du Comité. On est porté à penser que le client qui procède de la seconde façon cherche à porter sa plainte au plan politique plutôt qu'à obtenir redressement à brève échéance.

À mon avis, il est de beaucoup préférable de présenter une plainte sans tarder. Je dirais que c'est la seule ligne de conduite que doit suivre le

interlining that is provided on the vast majority of rural highway routes in this country.

One of the recurrent difficulties, if I may speak as one who, since 1976, has spent considerable time on hearings in Saskatchewan, is the failure to bring promptly to the attention of the Railway Transport Committee individual complaints in respect of service. Monitors cannot be on the spot every time a complaint arises If there is a service failure of some kind affecting an actuai customer of a railway it is surely normal and, indeed the expected course of conduct, for the customer to complain immediately to the railway -- and failing corrective action, to complain immediately thereafter to the Railway Transport Committee.

Those customers of either of the two major railways in Saskatchewan who have put complaints forward promptly to the Commission will attest, I am sure, that, unfailingly they have found an inspector of the Railway Transport Committee either on the telephone to them or on the doorstep looking into the matter. Without the necessity of precipitating formal hearings under Section 262, it has usually been possible to achieve, in discussion with the railway and its customer, a satisfactory adjustment of service arrangements so as to eliminate any cause of complaint.

That is the positive side of the picture. One wonders why a customer would act in any different manner. Yet that sometimes happens. Instead of the complaint surfacing in what I suggest is the normal manner -- immediately, first to the railway and then, if no satisfaction, to the Railway Transport Committee -- there is the latent complaint. It surfaces much later, sometimes weeks, months, or a year or more later, at a hearing of the Railway Transport Committee. One is bound to suspect that the second approach to the bringing forward of a complaint -- that is, long after something the railway did was cause for complaint -- tends towards the politicizing of complaints rather than fulfilment of the objective of rectifying them promptly.

It seems to me that the prompt, immediate complaint is the course infinitely to be preferred. It is the only course tenable if the object is to

client qui désire obtenir satisfaction. S'il tarde, il risque de demeurer mécontent. Il est aussi infiniment préférable d'agir promptement lorsque, en dernière analyse, l'article 262 doit être invoqué pour régler une question ayant trait à la fourniture d'installations suffisantes et convenables pour la réception et le chargement des marchandises et effets. Dans la plupart des cas, mais non dans tous, le client ne peut guère s'attendre à retirer des avantages lorsque les dispositions de l'article 262 sont invoquées -- ou que le Comité des transports par chemin de fer estime qu'elles l'ont été -- à l'occasion du dépôt d'une plainte plusieurs mois après l'événement qui y a donné naissance. Pour assurer le fonctionnement sans heurts des services de transport et bien servir les clients, il faut s'attaquer aux plaintes dès qu'elles surgissent, voir si elles sont fondées et rechercher des remèdes appropriés. Dans la plupart des cas, le problème cédera devant les faits. Il suffira de faire preuve de bon sens et d'être raisonnable pour trouver une solution rapide et satisfaisante.

Il s'agit en somme d'assurer un service de transport "suffisant, efficace et économique", objet de la politique nationale des transports. Régler les plaintes au sujet des services à mesure qu'elles se présentent et à la satisfaction de tous les intéressés ne dépasse certes pas les moyens des clients, des compagnies de chemin de fer et de la Commission. Ce qui importe en pareil cas, c'est que le client fasse rapidement part de sa plainte à la Commission si les autorités du chemin de fer ne lui ont pas donné satisfaction.

Le programme de surveillance de la Commission ne saurait fonctionner convenablement si cette dernière agit isolément. Il lui faut compter sur la collaboration de tous les intéressés, c'est-à-dire des organismes compétents du gouvernement de la Saskatchewan, des agglomérations rurales, des compagnies du chemin de fer et de la Commission même. La Commission ne cherche pas à rejeter sur autrui le fardeau de ses responsabilités. C'est qu'il tombe sous les yeux que la réussite de tout programme de surveillance axé sur les services de transport appelle une telle collaboration.

Avant l'avènement des progrès technologiques, l'agent de gare faisait en quelque sorte partie du décor. Il rendait dans sa localité un

solve a problem and produce a satisfied rather than disgruntled customer of the railway. It is also infinitely to be preferred if, in the end, Section 262 has to be brought into play formally in order to achieve a settlement of a service problem having to do with adequate and suitable accommodation for traffic. In most, although not all, circumstances little can be expected of benefit to the customer of a railway if the provisions of Section 262 are invoked -- or deemed by the Railway Transport Committee to have been invoked -- by way of the latent complaint, months after the event. The way to keep the transportation machine rolling smoothly, and serving the customer well, is to get at the complaints immediately they arise; to find out if they are justified; and to achieve the appropriate remedy. In most situations the problem will yield to the facts. Common sense and reasonableness coming into play and a quick solution can usually be achieved.

What is involved here is the provision of "adequate, efficient and economical" transportation which is the object of the national transportation policy. It is surely not beyond the capacity of railway customers, the railways themselves, and the Commission, to settle complaints about service as they arise and in a manner satisfactory to all concerned. The acid test of that begins with complaints being made promptly to the Commission in any situation in which a customer considers that a complaint has evoked a nil or unsatisfactory response from the railway.

It is self-evident that if the Commission's monitoring program is to function properly the Commission cannot proceed in a vacuum. The proper functioning of that program is heavily dependent upon the interaction of all concerned -- the appropriate agencies of the Government of Saskatchewan, the rural communities, the railways and the Commission. To say that is not to attempt to shift the statutory responsibilities of the Commission to other shoulders -- it is no more than a statement of the obvious as to how any successful monitoring program must function in respect of transportation service.

Before new technologies caught up with the role of the station agent, his occupation was an apparently permanent fixture on the local scene.

certain nombre de services nécessaires et utiles aux clients de la compagnie de chemin de fer. Le nouveau système, qui fait abstraction de l'agent, est à la base du fonctionnement efficace et économique du servocentre. Mais, à défaut d'y prévoir des moyens de protection suffisants, il comporte un élément d'impersonnalité dans les services assurés et place les clients, surtout ceux qui sont éloignés, dans une situation embarrassante en cas de dérangement du service. Les deux principales compagnies de chemin de fer (dans le cas du Canadien Pacifique, les centres de services à la clientèle) ont reconnu ces aspects de la situation. Aussi ont-elles cherché à y remédier en nommant des représentants de service dont le centre d'attache se trouve au servocentre et qui, en service extérieur, aident le servocentre à s'acquitter de ses responsabilités.

Le représentant de service voyage par automobile et visite tous les jours, selon un horaire pré-établi, un certain nombre d'agglomérations. Le cycle des visites se poursuit à longueur d'année; il comporte les mêmes agglomérations et des visites généralement aux mêmes heures du jour, effectuées par les mêmes représentants (sauf en cas de maladie).

Étant donné la permanence du service, les clients du Canadien National connaissent personnellement leur représentant et s'adressent à lui lorsqu'ils ont des problèmes à résoudre ou besoin d'aide qu'il est en mesure de leur accorder.

Le représentant de service se sert d'une automobile sur laquelle est peinte de chaque côté le logotype CN en orangé, soit la couleur reconnue de la plupart des véhicules de service du Canadien National. Sa carte d'affaires, remise à la plupart des clients, sinon à tous, indique son numéro de téléphone, au domicile et au bureau. Les clients peuvent aussi, en cas de besoin, appeler le servocentre et solliciter une visite.

Le représentant de service est, en quelque sorte, un agent de gare d'un genre nouveau, sauf que ses responsabilités sont plus étendues que celles qui incombaient à l'agent. Comme il res-

The agent performed a number of necessary and useful services in his community for customers of the railway. The new arrangements that bypass the agent are fundamental to the efficient and economic operation of the Servocentre. But the new arrangements -- without some appropriate safeguard built into the system -- not only introduce an element of impersonality into the service provided but could put customers, particularly those far removed from a Servocentre, in a most awkward position in the event of any breakdown of service at the Servocentre itself. These aspects of the situation have been recognized by both the major railways (in the case of Canadian Pacific Limited, in relation to its Customer Service Centres). The solution is the service representatives attached to the Servocentre and who, in the field, back up the discharge of the Servocentre's responsibilities.

These service representatives travel by automobile on a predetermined schedule of communities, a certain number of communities being visited each day. The cycle of visitations is nonstop and continues throughout the year, encompassing the same communities, with visitations generally at the same hour each day, the same service representative (except in case of illness) coming to town.

Since there is continuity in respect of the representative of the railway who comes to town and his visits are not sporadic -- he is covering his routes ceaselessly 52 weeks of the year -- he soon becomes known personally to all the regular customers of the Railway. He is available on call to *any* customer of the Railway who has a problem and requires the kind of assistance the service representative can give.

The service representative travels in a plainly marked CN automobile -- orange, which is the recognized institutional colour of most of the service vehicles of the Railway -- with the CN logo on each side. His business card, which is in the hands of most, if not all, of the customers, gives his home as well as office telephone number but he can also be summoned by a customer calling the Servocentre and requesting a visitation by the service representative.

What has come upon the scene with the advent of the service representative is, in a sense, a new kind of station agent, except that his responsibilities are wider than those of an agent.

sort des témoignages, il est au courant de toutes les procédures de la Compagnie qui retiennent au servocentre l'attention du personnel préposé aux services, surtout ceux des wagonnées et des messageries, qui continuent à être assurés aux clients.

Presque tous les représentants de service sont d'anciens agents de gare. L'expérience qu'ils ont acquise dans leur emploi antérieur leur est utile dans l'exercice des nouvelles fonctions, exception faite d'une différence fondamentale: la mobilité. L'agent, transformé en représentant de service, peut sur demande se rendre directement chez les clients, à la ville ou à la campagne, afin de s'acquitter des responsabilités du Canadien National envers ces derniers. Un tel déplacement serait, dans le cas d'un agent, inadmissible et peu pratique. L'agent d'une gare occupée ne pourrait en fermer les portes à toute heure du jour et se rendre chez des clients, même s'il était disposé à le faire.

L'opposition à l'abolition du poste d'agent provient en partie de la perte d'un emploi dans la localité. Dans les petites agglomération touchées -- et elles sont nombreuses --, la perte d'un emploi a des répercussions, même si ce n'est pas le comble de malheur. Mais pour être juste, disons que l'opposition découle, en grande partie, du fait que l'agent faisait de la bonne besogne. Il a servi consciencieusement les clients du CN. Je crois que cette affirmation s'applique d'une manière générale. Toutefois, je ne saurais croire qu'un agent qui devient représentant de service et qui en arrive ainsi à un tournant de sa carrière servira moins consciencieusement qu'auparavant les clients. Présupposer qu'il ne se donnera pas à sa nouvelle tâche, c'est avoir peu confiance en la nature humaine. Un homme consciencieux demeure un homme consciencieux, sauf dans certains circonstances anormales. Il voit dans le nouvel emploi un défi à relever. En dépit de l'élargissement de son champ d'action, il y apporte une expérience utile et pratique. Il en est ainsi, j'en ai la conviction, dans le cas de l'agent de gare qui devient représentant de service.

À en juger par les témoignages, les membres du grand public ont tendance à se représenter l'abolition d'un poste d'agent ou la fermeture

The service representative, as is clear from the evidence, is familiar with all of the procedures of the Railway that engage the attention of personnel at the Servocentre in providing support for the services -- particularly carload and express -- that continue to be provided to railway customers.

Practically all of the service representatives employed by CN are former station agents. The experience of their former occupation is thus brought to bear in the assumption of the duties of service representative, with this fundamental difference: mobility. The agent transformed into a service representative can, upon request, go directly to any customer -- whether he is in town or out on the farm -- to discharge the Railway's responsibility to the customer. That, in the case of an agent in the station, is neither permissible nor is it practical. The agent in an active station could not constantly close the station throughout the day to go and see customers even if he was disposed to do so.

The opposition to the removal of the agent stems in part from the loss of one job in the community. In a small community, as so many of the communities affected are, the loss of that job has some effect on the community even if it is not "the last straw". But to be fair about it the opposition to removal of the agent must stem -- mainly so -- from the fact that the agent did a good job. He has served the customers of the Railway conscientiously. I believe that this is, generally speaking, the experience communities have had. Because of that belief, I am not able to agree that an agent who becomes a service representative, and who thereby suddenly reaches a watershed in his career, will now serve the Railway's customers less conscientiously than before. To presuppose that he would give less of himself on the new job is to fly in the face of human nature. A conscientious man remains a conscientious man, except in certain abnormal circumstances. He accepts the new job as a challenge. It is a new job in which, notwithstanding a widened horizon for service, he can bring into play, usefully and constructively, experience gained in his former occupation. So it must be, I am convinced, with the station agent turned service representative.

There was a disposition in the submissions made by members of the public to present the withdrawal of the agent and the closing of the

d'une gare comme une diminution ou une suppression des services assurés aux agglomérations en cause. Les faits n'appuient pas cette prétention; ils laissent présumer une conclusion contraire. L'abolition des postes d'agent et la fermeture des gares sont la conséquence de l'engagement d'assurer la permanence de service aux agglomérations dans le cadre d'un nouveau système selon lequel toutes les responsabilités de l'agent passent en partie au personnel du servocentre, en partie au représentant de service itinérant. Soit dit sans vouloir offenser ceux qui prétendent le contraire, il ne s'agit pas là à mon sens d'une diminution ou d'une suppression de services. Ce qu'il y a de neuf dans la prestation des services, c'est la création du servocentre même auquel il incombe d'accomplir, avec l'aide d'un personnel supplémentaire, les fonctions qui auparavant étaient confiées à l'agent.

Les services de transport des wagonnées et des messageries continuent à être assurés, dans le cas des messageries selon de nouvelles modalités applicables sur de nombreuses routes locales. Il suffit d'une carte postale, d'un message télex ou d'un appel téléphonique acheminé vers le bureau de la Commission canadienne des transports à Saskatoon, aux bureaux régionaux de Winnipeg ou de Calgary (ou à l'administration centrale de la CCT à Hull) pour que des mesures soient immédiatement prises au cas où il apparaîtrait que ces services font défaut. Depuis la tenue des audiences des 27 et 28 septembre 1977, on peut compter sur les dix doigts de la main le nombre des communications de ce genre qui sont parvenues à la Commission. Il se dégage de ce seul fait que le service que continue à assurer le CN est, d'une manière générale, de qualité égale à celle dont bénéficient d'autres parties du Canada.

Depuis la tenue des audiences et, à vrai dire, au cours d'une certaine période qui l'a précédée, la possibiité d'assurer les services dans le cadre du nouveau système, sans agent ni gare, a été démontrée. Tout s'est passé comme si l'agent eût été retiré de la scène pendant l'entière période. N'ayant plus de fonctions à remplir, il n'en a accompli aucune, si ce n'est de fournir un abri aux messageries en attente de livraison.

Le Canadien National a continué à servir, ce qu'il est tenu de faire pour répondre aux impératifs que lui impose l'article 262 de la *Loi sur les*

station as a decrease or withdrawal of service to the communities concerned. The facts do not support that contention; they point to a contrary conclusion. The withdrawal of the agent and the closing of the station is the consequence of a commitment to continued service to the community under new arrangements. These arrangements have supplanted the agent, transferring all of his responsibilities away from him, in part to personnel at the Servocentre, in part to the mobile service representatives. With the greatest respect to those who contend otherwise, that is not, in my book, a decrease or withdrawal of service. The new development in the provision of service is the creation of the Servocentre itself, embracing, with the necessary additional staff, functions formerly performed by the agent.

The carload and express services of the Railway continue to be rendered -- again, in the case of express, under new arrangements on many of the local highway routes. It takes no more than a post card, telex or telephone call to the Canadian Transport Commission office in Saskatoon, or to the regional offices in Winnipeg or Calgary (or Commission headquarters at Hull, Quebec) to bring instant action should it appear that any such service is being denied. Since the hearings I conducted on September 27 and 28, 1977, the number of such pleas for action directed to the Commission can easily be counted on one hand. From that alone it is, in my view, a fair inference that the standard of the continuing services is, generally speaking, on a par with that available in other parts of Canada.

During this period, as indeed, for a period prior to the hearings, the acid test of the ability to continue services under the new arrangements without the agent or the station has been met -- the agent has been as good as withdrawn from the scene during this entire period. No longer having any functions to perform, he has performed none, with the exception of providing shelter for express shipments awaiting delivery.

The Railway has continued to serve -- as it must do in the face of the imperatives in respect of adequate and suitable accommodation for

chemins de fer: assurer des installations suffisantes et convenables pour la réception et le chargement des marchandises et effets.

On doit, bien entendu, s'interroger sur la capacité des représentants de service à assurer et à étendre le genre de services que rendaient les agents aux clients du CN. De toute évidence, si le nombre des représentants de service était insuffisant, ils se verraient confier un trop grand nombre d'agglomérations à visiter et à desservir. Dans ces circonstances, le service en souffrirait et serait sûrement insuffisant. M. Stupnikoff et d'autres qui ont comparu ont, au cours du contre-interrogatoire de M. Gooding, représentant du CN, dit douter de la capacité de trois représentants de service à plein temps et de deux à temps partiel à remplacer de façon satisfaisante 31 agents. Ces nombres suffisent-ils à établir de meilleures communications et à procurer certains avantages à la population des petites agglomérations urbaines?

J'ai examiné cette question avec soin, surtout parce que, à première vue, il me semblait que les représentants itinérants n'étaient pas en nombre suffisant pour couvrir le vaste territoire du servocentre de Prince-Albert. Je me suis longuement arrêté au témoignage de M. Gooding et à la pièce CNR-5 afférente à ce témoignage. Compte tenu des explications détaillées au sujet de l'itinéraire quotidien des différents représentants et du mode d'activité de chacun d'eux, j'en suis venu à la conclusion que les représentants de service sont en nombre suffisant pour répondre aux demandes de services qui leur sont faites. Je tiens à signaler qu'ils ne sont pas les seuls représentants du Canadien National à la disposition des agglomérations. Un représentant du service des ventes de marchandises du CN, un surintendant adjoint et d'autres agents d'exploitation passent beaucoup de temps dans la région. J'admets le bien-fondé du témoignage voulant que ces personnes soient disponibles lorsqu'il se présente des problèmes qui, à leur avis, appellent leur intervention personnelle. Par conséquent, j'en viens à la conclusion que cinq représentants de service répondent aux besoins qu'il incombe au servocentre de Prince-Albert de satisfaire.

Avant de présenter ma recommandation, je rappelle au Comité que M. Fraser a déclaré que le Canadien National avait reçu préavis de la date prévue de l'audience. M. Fraser a soulevé

traffic as set out in Section 262 of the *Railway Act*.

One must, of course, enter a *caveat* about the efficacy of the service representatives in their role of replacing and expanding the type of service rendered in the past to customers of the railway by the local agent. Obviously an inadequate supply of mobile service representatives will spread them too thinly in respect of the communities to be visited and served. Service in those circumstances would be impaired and would certainly be inadquate. Mr. Stupnikoff and others who appeared expressed concern, in the course of the cross-examination of Mr. Gooding, CN's representative, as to the ability of three full-time and two part-time mobile service representatives to replace aadequately 31 online agents. Were these numbers adequate for the purpose of establishing improved communications and bringing some advantage to the people of small urban communities?

I have examined this situation carefully -- particularly so because, at first glance, it appeared to me that the services of these mobile representatives might be spread rather sparsely over the vast Prince Albert Servocentre territory. I have reviewed intensively the testimony of Mr. Gooding and Exhibit CNR-5 presented in relation to that testimony. Having regard for the detailed explanation of the daily itinerary of each representative, and the method of operation of each, I have come to the conclusion that the service representatives are sufficient in number to meet the service demands placed upon them. I should point out that they are not the only representatives of the Railway who are available in the communities. A freight sales representative of the Railway, an Assistant Superintendent, and other operating officers as well spend a considerable amount of time in the area. I accept the evidence that these people are, and have been, available should any problem, in their view, require their personal intervention. It is my finding, therefore, that five service representatives meet the requirements of the situation in respect of the Prince Albert Servocentre.

Before submitting my recommendation I remind the Committee that Mr. Fraser stated that Canadian National had received advance notification of the scheduled hearing date. He

un point important et, en toute justice envers les intéressés, y compris la Commission, il convient que j'y réponde.

J'espère qu'on ne verra rien de grave dans le fait que le Canadien National a reçu préavis de l'audience. Cette pratique n'a rien de discriminatoire; elle s'applique à *toutes* les parties qui sont représentées par des avocats. Elle existe parce que la Commission consulte les avocats au sujet d'une date d'audience pouvant convenir mutuellement. Lorsque le dossier de la Commission indique que des avocats sont impliqués *à un titre quelconque* dans une cause que doit entendre la Commission, celle-ci fixe parfois, dans des circonstances pressantes, une date d'audition sans les consulter. Très souvent, cependant, elle tient des consultations préalables avec les avocats dans l'espoir de pouvoir fixer une date d'audition mutuellement satisfaisante. Ces consultations, lorsque les représentants juridiques sont plus nombreux que les avocats du Canadien National, ne se font jamais unilatéralement; autrement dit, elles ne se limitent pas aux seuls avocats du CN. L'avocat de la Commission prend contact avec *tous* les avocats. À l'occasion, il les incite à s'entendre sur une date mutuellement satisfaisante que la Commission respectera si les autres audiences qu'elle doit tenir dans différentes parties du Canada lui permettent de le faire.

Une fois la date d'audition décidée, il va sans dire que les choses ne traînent pas en longueur. La Commission se hâte de l'annoncer aux parties qui entendent comparaître, comme c'est leur droit, sans avocat. Elle en donne aussi promptement avis public et, en outre, elle la communique aux personnes et organismes figurant sur une liste de destinataires qui ont manifesté le désir d'être informés ou qui s'intéressent vraisemblablement à la cause.

Notre dossier indique que le secrétaire-trésorier d'Edam a été avisé le 18 août 1977 que le Comité des transports par chemin de fer tiendrait à Prince-Albert une audience qui s'ouvrirait le 27 septembre 1977. Cette façon de procéder est conforme aux *Règles générales de la Commission*, établies par la Commission réunie en séance plénière, et tout particulièrement à la *Règle 470* qui porte: "Lorsqu'une requête est prête à être entendue, le Secrétaire l'inscrira

has raised an important point and I think in fairness to all concerned (including the Commission) I should respond to it.

I trust that nothing sinister will be read into the fact that Canadian National had advance notice of the hearing; there is nothing discriminative in this practice which, upon examination, will be seen to embrace *all* parties having counsel. It is a practice that comes into play only because counsel are consulted by the Commission as to a mutually convenient hearing date. When the Commission's file indicates that legal counsel are involved *on any side* of a case coming before the Commission, the Commission sometimes, in pressing circumstances, sets a hearing date without consulting counsel. More often than not, however, it will have advance consultation with counsel in the hope of being able to fix a mutually convenient hearing date. Such consultation, if more legal representatives are involved than Railway counsel, is never unilateral -- never confined to railway counsel alone. *All* counsel of record are contacted by the Commission's own counsel. On occasion these counsel are encouraged to discuss between themselves a date of mutual preference which the Commission will then meet if a variety of other hearing commitments in all parts of the country enable it to do so.

Once that date is decided upon it goes almost without saying that the Commission does not allow a hearing date to creep up, unannounced, upon unsuspecting parties who intend to appear -- as is their right -- without counsel. The hearing date once decided upon "in house", is communicated promptly to the public by announcement and, as well, to a mailing list of all persons or organizations who have either made known their wish to be informed or who would likely have an interest in the case -- these latter steps being in addition to the public announcement.

Our file reveals that the Secretary Treasurer of Edam was notified on August 18, 1977, of the Railway Transport Committee's hearing scheduled to commence in Prince Albert on September 27, 1977. This procedure was in accord with the *General Rules of the Commission*, established by the full Commission, specifically *Rule 470* which states: "When an application is ready for hearing, the Secretary shall set it down for hearing at such time and place as the Commission may

pour audition à la date, l'heure et l'endroit prescrits par la Commission." Elle est également conforme à la *Règle 480* qui prévoit ce qui suit: "Lorsqu'une requête est inscrite pour audition, le Secrétaire donnera à toutes les parties intéressées un avis de quinze jours, ou d'une période plus longue ou plus courte comme la Commission l'ordonnera."

À la suite d'un examen attentif de toutes les preuves présentées à l'égard de ces requêtes, je suis d'avis que le servocentre de Prince-Albert assure, par sa constitution actuelle, un niveau de service satisfaisant aux agglomérations en cause. J'espère que, grâce à la collaboration de toutes les parties intéressées et au programme de surveillance du Comité des transports par chemin de fer, le niveau de service assuré aux agglomérations sera maintenu à l'avenir. Je recommande donc d'autoriser les requêtes présentées par les Chemins de fer Nationaux du Canada en vue d'obtenir l'autorisation d'abolir les postes d'agent et de gardien et de désaffecter les bâtiments de gare, de la manière exposée plus haut, et de rendre une ordonnance donnant suite à cette recommandation.

direct"; and *Rule 480* which states: "When an application is set down for hearing the Secretary shall give fifteen days notice or such longer or shorter notice as the Commission shall direct to all parties interested."

After careful consideration of all evidence presented in respect of these applications, I am satisfied that the Prince Albert Servocentre as presently constituted provides a satisfactory level of service to the communities involved. With the continued co-operation of all interested parties, combined with the monitoring program of the Railway Transport Committee, I expect that that level of service to the communities will be maintained in the future. I, therefore, recommend that Canadian National Railways' applications be approved authorizing the removal of the agents, caretakers and station buildings as previously outlined and that an Order issue giving effect to this recommendation.

Relative à la requête présentée par les Chemins de fer Nationaux du Canada le 5 septembre 1978, en révision de l'ordonnance n° R-27251, datée le 20 juillet 1978

Répertorié: Re Révision de l'ordonnance n° R-27251

Comité des transports par chemin de fer: R.M. March et J.F. Walter.

Date de la décision: le 11 octobre 1979
Dossier n°: 26711.3722

Transport par chemin de fer - Coûts d'un passage à niveau public - Compétence du C.T.C.F. d'imposer des coûts à des autorités routières provinciales - Motifs permettant d'imposer des coûts à des autorités routières provinciales - Practique et procédure.

Le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) a accordé au ministère des Ressources naturelles de l'Ontario (Ministère) l'autorisation de construire un passage à niveau public près d'Atikokan. Les Chemins de fer Nationaux du Canada (C.N.R.) désiraient voir le passage à niveau déplacé ou la voie de desserte rallongée pour compenser le manque de liberté d'action. C.N.R. a demandé au Ministère de défrayer les coûts additionnels, chose à laquelle le Ministère s'est opposé. Le C.T.C.F. a autorisé le Ministère à construire le passage à niveau tel que prévu à l'origine. Le C.N.R. a déposé une requête en révision comportant une demande d'indemnité pour entrave à son exploitation.

Décision: *Le C.T.C.F. n'a pas le pouvoir d'imposer des coûts de construction d'un passage à niveau à une autorité routière provinciale sans son consentement. L'entrave à la liberté d'action du C.N.R. est un "léger" inconvénient qu'on "ne pourrait éviter qu'en engageant des dépenses élevées". Il n'y a donc pas lieu d'imposer des frais au Ministère.*

Jurisprudence citée

Deloraine c. C.P.R., 46 C.R.C. 48

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance du C.T.C.F. n° R-27251, datée du 20 juillet 1978

In the matter of an application by the Canadian National Railways dated September 5, 1978, for review of Order No. R-27251 of July 20, 1978

Indexed as: Re Review of Order No. R-27251

Railway Transport Committee: R.M. March and J.F. Walter.

Date of decision: October 11, 1979
File No.: 26711.3722

Railway transport - Cost of public level crossing - Jurisdiction of R.T.C. to impose upon provincial road authority - Grounds for assessing provincial road authority - Practice and procedure.

The Ontario Ministry of Natural Resources was authorized by the Railway Transport Committee (R.T.C.) to construct a public level railway crossing near Atikokan. The Canadian National Railway (CN) wanted relocation or increased siding to compensate for loss of operating flexibility, and requested that the Ministry pay the additional cost. The Ministry refused. The R.T.C. authorized the Ministry to construct the crossing as originally planned. CN applied for review claiming compensation for impairment of its operations.

Decision: *The R.T.C. has no power to impose costs of a level crossing upon a Provincial road authority without its consent. The impairment of CN's operations is "limited" and "unavoidable without the expenditure of a significant sum of money on an alternative solution". Therefore, no costs need be assessed on the Ministry.*

Cases referred to

Deloraine v. C.P.R., 46 C.R.C. 48

Decisions and Orders referred to

R.T.C. Order No. R-27251, dated July 20, 1978

DÉCISION

Historique

Le 28 mars 1977, le ministère des Ressources naturelles de l'Ontario a demandé au Comité des transports par chemin de fer l'autorisation d'installer un passage à niveau public au croisement du chemin Perch Lake au point milliaire 10.65 de la subdivision Fort Frances des Chemins de fer Nationaux de Canada, à l'ouest d'Atikokan (Ontario). Le requérant projette d'aménager les rives du lac.

Un vieux croisement privé dont l'autorisation est devenue échue en 1965 est utilisé depuis pour donner accès à de nombreux lots en bordure du lac Perch.

La compagnie jouissant du droit d'ancienneté au croisement désirait le voir déplacé ou encore que la voie de desserte soit rallongée pour compenser le manque de liberté d'action. D'après la compagnie ferroviaire, le requérant devrait assumer les frais du prolongement, estimés à $33,000, chose à laquelle celui-ci s'est opposée.

L'ordonnance n° R-27251 rendue le 20 juillet 1978 par le C.T.C.F. autorisait le requérant à construire ledit croisement à ses frais, mais ne faisait pas mention d'une indemnité versée à la compagnie ferroviaire pour les dommages causés.

Les Chemins de fer Nationaux du Canada ont alors demandé la révision de l'ordonnance. Le Comité de révision de la C.C.T. a déterminé que la requête était revisable sur une question de principe, à savoir le droit de la compagnie ferroviaire à une indemnité pour entrave à son exploitation, particulièrement à la lumière du fait qu'elle jouit du droit d'ancienneté au croisement.

Questions à étudier

La requête en révision de la compagnie ferroviaire requiert l'étude de deux questions:

(a) Dans quelle mesure la construction du croisement public entravera-t-elle la liberté d'action de la compagnie ferroviaire?

DECISION

Background

On March 28, 1977, the Ministry of Natural Resources of Ontario made application to the Railway Transport Committee for authority to establish a public level crossing by constructing Perch Lake Road at mileage 10.65 Fort Frances Subdivision of the Canadian National Railways, West of Atikokan, in Ontario. The Applicant is in the course of developing the lakeshore.

An erstwhile private crossing, for which the agreement lapsed in 1965, has been used since that time to give access to a number of cottage lots on Perch Lake.

The Railway, senior at this location, wanted the crossing relocated or siding increased in length to compensate for loss of operating flexibility. According to the Railway, the Applicant should pay the $33,000. estimated cost of extending the siding. Applicant objected to contributing to cost of the siding extension.

R.T.C. Order No. R-27251, dated July 20, 1978, authorized the Applicant to construct the crossing, at its own expense, but said nothing about compensating the Railway for their professed damages.

The Canadian National Railways then applied for review of Order. The Review Committee of C.T.C. decided "that the application was reviewable on a matter of principle, namely, the Railway's right not to have the integrity of its operating system interfered with without appropriate compensation, particularly since the Railway is senior at the crossing".

The Issues to be Reviewed

The Railway's application for review required consideration of two issues:

(a) To what degree the construction of the public level crossing will cause an impairment of Railway's operating flexibility?

(b) Le C.T.C.F. est-il habilité à imposer des coûts de construction de croisement public à des autorités routières provinciales sans leur consentement?

(a) Le degré d'entrave à la liberté d'action de la compagnie ferroviaire

En 1967, la voie de desserte Elizabeth a été prolongée à l'extrémité est de 929 pi, et à l'extrémité ouest, de 1 280 pi et mesure au total 7 109 pi entre les aiguilles et 6 290 pi entre les points de hauteur libre. Compte tenu de la longueur moyenne d'un wagon, soit 50 pi, elle a une capacité de 125 wagons. La longueur moyenne des trains circulant en direction ouest est de 5 600 pi et celle des trains en direction est, de 6 000 pi. En mai 1978, 67 trains se sont croisés sur la voie et en décembre de la même année, on en a compté 53. Dans 90 p. 100 des cas, les trains en direction ouest empruntent la voie de desserte.

Ces chiffres obtenus du C.N.R. indiqueraient que la longueur moyenne des trains circulant dans chaque sens n'excède pas la capacité de la voie de desserte en fait de longueur. En supposant qu'il faille dégager le croisement qui se trouve à quelque 700 pi de l'aiguille, un train en direction ouest pourrait se trouver sur la voie de desserte sans encombrer le croisement. Ces données bien que pas très utiles, révèlent que le croisement serait bloqué par les trains une ou deux fois par jour tout au plus.

(b) Pouvoir du C.T.C.F. d'imposer des coûts de construction de croisement à des autorités routières provinciales sans leur consentement

On a soutenu dans l'affaire *Deloraine c. C.P.R.*, 46 C.R.C. 48 que ce pouvoir n'existe pas. L'affaire se rapportait à l'entretien d'une route provinciale croisant les voies de C.P. dans la ville de Deloraine (Manitoba). La province a refusé d'entretenir le croisement.

Conclusion

Il faut remarquer que l'ordonnance visant à rendre public un croisement en place à cet endroit a coincidé avec le projet de prolongement d'une voie de desserte à ce même endroit.

(b) Does the R.T.C. have power to impose costs of a level crossing upon a provincial road authority without its consent?

(a) The Degree of Impairment of Railway's Operating Flexibility

In 1967, the Elizabeth siding in question was extended at the East end 929' and at the West end, 1280'. The total length of the siding is 7,109' between the switches, and between clearance points has an effective length of 6,290'. Based on an average car length of 50' which is the usual basis, the siding capacity is 125 cars. The average length of westward trains is 5,600' and the average length of eastward trains is 6,000'. During May, 1978, there were 67 meets at this siding. In December, 1978, there were 53. In 90% of all meets, the westward train takes the siding.

These figures, obtained from CN, would indicate that the average train length, operating in each direction on this line, is within the siding capacity with regard to length. Assuming that the crossing should be cleared, and as it is about 700' from the switch, the usual westward train could be in the siding and clear of this crossing. This information, while not positive, would indicate that the crossing would be blocked by trains once or twice a day at most.

(b) The R.T.C. Power to Impose Costs of Level Crossing Upon a Provincial Road Authority Without its Consent

It was held in *Deloraine v. C.P.R.*, 46 C.R.C. 48 that such a power does not exist. That case dealt with the question of the maintenance of a Provincial Highway where it crossed the tracks of the CPR in the Town of Deloraine, Manitoba. The Province refused to maintain the crossing.

Conclusion

It might be noted that the Order to make public an existing crossing at this location coincided with the Railway's planned extension of a siding at the same location.

En conclusion, le Comité considère que le passage à niveau projeté aurait une incidence néfaste sur l'exploitation ferroviaire au point d'interrompre la circulation des trains à une ou deux reprises dans la journée, léger inconvénient qu'on ne pourrait éviter qu'en engageant des dépenses élevées.

De plus, le Comité est limité dans son pouvoir d'imposer des coûts à des autorités routières provinciales, sans leur consentement, autorisation qui est expressément rejetée dans la présente affaire.

Décision

Le Comité détermine qu'il y a lieu de laisser l'*ordonnance n° R-27251* du 20 juillet 1978 en vigueur tel que publiée.

To conclude, the Committee considered that the proposed level crossing would have an adverse effect on railway operations to an estimated degree of breaking their trains on one or two occasions per day - a limited impairment which is unavoidable without the expenditure of a significant sum of money on an alternative solution.

Furthermore, the Committee is restricted by its lack of power to place costs upon a provincial road authority without its consent, which consent is expressly denied in the present case.

Decision

The Committee decides that *Order No. R-27251* dated July 20, 1978 should be allowed to stand as issued.

Relative à l'article 260 de la Loi sur les chemins de fer et à la requête présentée par les Chemins de fer Nationaux du Canada, en vue d'obtenir la suppression de leur service de trains de voyageurs, assuré entre Régina, Saskatoon et Prince-Albert au moyen des trains n°s 680 et 683;

Relative à l'ordonnance n° R-28068 rendue par le Comité des transports par chemin de fer le 13 décembre 1978; et

Relative au réexamen de la requête présentée par les Chemins de fer Nationaux du Canada en vertu de l'article 260(8) de la Loi sur les chemins de fer.

Répertorié: Re CN (suppression de certains services)

Comité des transports par chemin de fer: G. Roberge, c.r., (vice-président) et D.H. Jones, c.r.

Ordonnance n°: R-29855 WD
Date de l'ordonnance et de la décision: le 8 novembre 1979
Dossier n°: 49467.91

Transport par chemin de fer - Service de trains de voyageurs - Requête en suppression de service entre Régina et Prince-Albert - Si requête en suppression recevable.

Les Chemins de fer Nationaux du Canada (CN) et VIA Rail Canada Inc. assurent conjointement un service de trains de voyageurs sur la liaison Régina - Saskatoon - Prince-Albert. En vertu de l'article 260 de la Loi sur les chemins de fer, *CN et VIA ont demandé au Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) l'autorisation de supprimer ce service au motif que ledit service n'était plus rentable. Par son* ordonnance n° R-17832, *le C.T.C.F. ordonna qu'il était dans l'intérêt public que ledit service soit maintenu. Cette ordonnance fut soutenue plus tard par le C.T.C.F. dans son* ordonnance n° R-28068. *Par la suite, les requérants firent une nouvelle requête en vue de supprimer ce service en vertu de l'article 260 de la* Loi sur les chemins de fer. *Des dépositions ont été reçues concernant les désagréments du service tels les longues périodes d'attente entre correspondances, les retards et le nombre reduit de voyageurs.*

In the matter of Section 260 of the Railway Act and the application of Canadian National Railways to discontinue its passenger-train service comprising of Trains Nos. 680 and 683 operating between Regina, Saskatoon and Prince Albert;

In the matter of Order No. R-28068 of the Railway Transport Committee dated December 13, 1978; and

In the matter of a reconsideration of the application of Canadian National Railways pursuant to Section 260(8) of the Railway Act.

Indexed as: Re CN (Discontinuance of Certain Services)

Railway Transport Committee: G. Roberge Q.C., (Vice-President) and D.H. Jones, Q.C.

Order No.: R-29855 WD
Date of Order and Decision: November 8, 1979

File No: 49467.91

Railway transport - Passenger-train service - Application to discontinue service between Regina and Prince Albert - Whether application to discontinue allowable.

Canadian National Railways (CN) and VIA Rail Canada, Inc., jointly operated a passenger-train service between Regina, Saskatoon, and Prince Albert. Pursuant to s. 260 of the Railway Act, *CN and VIA applied to the Railway Transport Committee (R.T.C.) for permission to discontinue this service on the ground that it was no longer economically sound. By* Order No. R-17832, *the R.T.C. ordered that it was in the public interest that the service be continued. The R.T.C. later maintained this order by* Order No. R-28068. *Subsequently, the applicants re-applied for discontinuance of the service pursuant to s. 260 of the* Railway Act. *Testimony was given concerning difficulties of service, such as long lay-overs between connecting services and other delays, and the low level of passenger traffic.*

Décision: *Un service expérimental devrait être offert pendant une année. Les installations, services et horaires de même que l'équipement devraient être améliorés de manière à attirer un plus grand nombre de voyageurs. Le service en question ne devrait pas être supprimé puisqu'il est encore indispensable pour les habitants de cette région. Le Comité ré-examinera le service expérimental à la fin de cette période d'un an.*

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance du C.T.C.F. n° R-6751, datée du 19 septembre 1969
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-17832, datée du 14 décembre 1973
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-26520, datée du 8 mars 1978
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-28068, datée du 13 décembre 1978

Lois citées

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 260

Comparutions

S. Atkinson pour l'Association des consommateurs du Canada, Saskatchewan; D.H. Bailey pour la Transport Agency of Saskatchewan; L. Benjamin, député; G. Burton, député; G. Campbell pour VIA Rail Canada; Feu le Très Honorable J.G. Diefenbaker, député; R. Emmons pour la Chambre de commerce de Prince-Albert; J. Hammersmith, député à l'Assemblée législative; S. Hovdebo; L.M. Huart, avocat pour VIA Rail Canada; M. Jackson pour Transport 2000 Canada (ainsi que Transport 2000 Saskatchewan); O. Mann, conseiller pour la ville de Saskatoon; D. Martin pour la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres employés; D. McArthur, député à l'Assemblée législative; D. McDougall pour les Travailleurs unis des transports et la Fraternité des mécaniciens de locomotive; S. McLeod pour Transport 2000, Saskatchewan; H. Murray pour VIA Rail Canada; G. Nerbas, avocat pour les Chemins de fer Nationaux du Canada; J. Patenaude, avocat pour la Commission canadienne des transports; U. Patterson pour l'Association des consommateurs du Canada, Saskatchewan; M. Pereverzoff, maire de la ville de Prince-Albert; P. Prebble, député à l'Assemblée législative; D. Rempel; L. Turple pour Transport 2000 Saskatchewan; F.R. Wildy pour les Chemins de fer Nationaux du Canada.

Decision: *An experimental service should be offered for a period of one year. Services, facilities, schedules, and equipment should be upgraded in an effort to attract more passengers. Since the service is still essential to people in this region, it should not be discontinued. The R.T.C. will review the experimental service after one year.*

Decisions and Orders referred to

R.T.C. Order No. R-6751, dated September 19, 1969
R.T.C. Order No. R-17832, dated December 14, 1973
R.T.C. Order No. R-26520, dated March 8, 1978
R.T.C. Order No. R-28068, dated December 13, 1978

Statutes referred to

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 260

Appearances

S. Atkinson for the Consumers' Association of Canada, Saskatchewan; D.H. Bailey for the Transportation Agency of Saskatchewan; L. Benjamin, M.P.; G. Burton, M.P.; G. Campbell for VIA Rail Canada; The Late Right Honourable J.G. Diefenbaker, M.P.; R. Emmons for the Prince Albert Chamber of Commerce; J. Hammersmith, M.L.A.; S. Hovdebo; L.M. Huart, Counsel for VIA Rail Canada; M. Jackson for Transport 2000 Canada (also Transport 2000 Saskatchewan); O. Mann, Alderman for the City of Saskatoon; D. Martin for the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers; D. McArthur, M.L.A.; D. McDougall for the United Transportation Union Brotherhood of Locomotive Engineers; S. McLeod for Transport 2000, Saskatchewan; H. Murray for VIA Rail Canada; G. Nerbas, Counsel for the Canadian National Railways; J. Patenaude, Counsel for the Canadian Transport Commission; U. Patterson for the Consumers' Association of Canada, Saskatchewan; M. Pereverzoff, Mayor for the City of Prince Albert; P. Prebble, M.L.A; D. Rempel; L. Turple for Transport 2000 Saskatchewan; F.R. Wildy for the Canadian National Railways.

ORDONNANCE

Après audition de cette affaire et lecture des pièces déposées, et conformément à la décision du Comité, y relative, en date du 8 novembre 1979, laquelle fait partie intégrante de la présente ordonnance:

Le Comité ordonne par les présentes que:

1. VIA Rail Canada Inc. et les Chemins de fer Nationaux du Canada, qui sont conjointement responsables pour assurer les services de trains de voyageurs en cause, ne devront pas supprimer l'exploitation du service de trains de voyageurs effectuant la liaison Régina-Saskatoon-Prince-Albert au moyen des trains nos 680 et 683; et

2. Les compagnies ferroviaires précitées devront mettre en oeuvre un service expérimental, s'étendant à un an à partir de la date de la mise en vigueur et conformément aux recommendations intitulées "SERVICE FUTUR À ASSURER", énoncées aux pages 30 et 31 de ladite décision, et de la façon qui est indiquée aux pages 31, 32 et 33, sous l'intitulé "MISE EN VIGUEUR".

ORDER

Upon hearing the matters and reading the submissions filed and in compliance with the Decision of the Committee in respect thereto dated November 8, 1979, which Decision forms part of this Order:

The Committee hereby orders that:

1. VIA Rail Canada Inc. and Canadian National Railways, who are jointly responsible for providing these passenger- train services, shall not discontinue the operation of the passenger-train service between Regina, Saskatoon and Prince Albert comprising of Trains Nos. 680 and 683; and

2. The Railway companies referred to above shall implement an experimental service, for a trial period of one year from date of implementation and in accordance with the recommendations entitled, "FUTURE SERVICE TO BE PROVIDED" set forth on pages 29 and 30 of said Decision, and in the manner set forth on pages 31 and 32 thereof under the heading, "IMPLEMENTATION".

DÉCISION

Historique

Dans son *ordonnance n° R-6751* du 19 septembre 1969, le Comité des transports par chemin de fer déclarait que les trains des Chemins de fer Nationaux du Canada circulant entre Régina, Saskatoon et Prince-Albert formaient un service de trains de voyageurs.

Le 3 mai 1971, CN déposait une requête auprès du Comité, en vertu de l'article 260 de la *Loi sur les chemins de fer*, en vue d'obtenir l'autorisation de supprimer le service susmentionné. Dans la décision et l'*ordonnance n° R-17832* du 14 décembre 1973, le Comité déclarait que le service était non rentable et qu'il le resterait probablement, mais en ordonnait le maintien dans l'intérêt public.

DECISION

Background

The Railway Transport Committee, in *Order R-6751* dated September 19, 1969, declared Canadian National Railways' trains operating between Regina, Saskatoon and Prince Albert to comprise a passenger-train service.

On May 3, 1971, pursuant to Section 260 of the *Railway Act*, Canadian National Railways applied to the Railway Transport Committee for authority to discontinue passenger-train service between Regina, Saskatoon and Prince Albert. The Committee's Decision and *Order No. R-17832* dated December 14, 1973 declared the passenger-train service to be uneconomic and likely to continue to be uneconomic but ordered its continuance in the public interest.

Lorsque le CN a présenté sa requête en suppression, deux autorails diesel étaient assignés au service. Le premier, formant les trains 681 et 682, assurait un service aller-retour quotidien entre Régina et Saskatoon tandis que le deuxième, constituant les trains 680 et 683, offrait un service semblable mais entre Saskatoon et Prince-Albert. Les voyageurs se déplaçant entre les tronçons Régina-Saskatoon, Saskatoon-Prince-Albert et inversement devaient attendre douze heures à Saskatoon avant de pouvoir établir une correspondance. L'horaire offrait toutefois de bonnes correspondances avec le service transcontinental à Saskatoon.

À partir d'avril 1975, la liaison directe Régina-Saskatoon-Prince-Albert était rétablie une fois par jour, au moyen d'un autorail formant les trains 680 et 683.

Le 13 décembre 1978, le Comité délivrait, dans le cadre d'un examen quinquennal, l'*ordonnance n° R-28068* qui soutenait les constatations de l'*ordonnance n° R-17832*. Il a par la suite tenu trois audiences les 30 avril, 1er mai et 3 mai 1979, à Prince-Albert, Saskatoon et Régina respectivement.

Depuis sa création en 1977, VIA Rail Canada Inc. a peu à peu assumé les fonctions de gestion, de commercialisation et de recrutement du personnel des trains 680 et 683 assurant la liaison Régina-Prince-Albert. Le 1er avril 1979, VIA Rail et les Chemins de fer Nationaux de Canada signaient une entente afin d'achever le transfert commencé. La Commission estime, comme elle l'a d'abord exposé dans l'*ordonnance nº R-26520* concernant le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs, que celle-ci s'applique non seulement à VIA Rail Canada Inc., mais également aux Chemins de fer Nationaux du Canada qui continuent de partager la responsabilité d'exploiter ledit service de trains de voyageurs.

Service actuel

VIA Rail assure tous les jours un service direct de trains de voyageurs entre Régina, Saskatoon et Prince-Albert, au moyen d'un autorail diesel. Aucun service de restauration n'est offert et un service de consigne n'est assuré que dans trois villes, et dans aucune gare intermédiaire.

At the time of Canadian National Railways' application to discontinue, two rail diesel cars (RDC) were assigned to this service. One RDC unit provided daily return service between Regina and Saskatoon as trains 681 and 682, while the second unit provided similar service between Saskatoon as trains 680 and 683. Passengers travelling from stations between Regina and Saskatoon to stations between Saskatoon and Prince Albert, and vice-versa, had a twelve-hour waiting period between trains at Saskatoon. However, the schedule did provide convenient connections with the transcontinental service at Saskatoon.

Effective April, 1975, daily through passenger-train service was re-instituted between Regina, Saskatoon and Prince Albert, with the use of one RDC unit as trains 680 and 683.

On December 13, 1978, the Committee issued *Order No. R-28068* as part of a five-year review. This order maintained the findings of *Order No. R-17832*. Subsequently, the Committee held three hearings, at Prince Albert, April 30, at Saskatoon, May 1 and at Regina, May 3, 1979.

Since its formation in 1977, VIA Rail Canada Inc. gradually has assumed responsibility for managing, marketing and staffing Regina-Prince Albert trains 680 and 683. On April 1, 1979, VIA Rail and Canadian National Railways entered into a contract to complete this process. It is the Commission's view, first stated in *Order No. R-26520* concerning western transcontinental passenger-train service, that this order applies not only to VIA Rail Canada Inc. but also to Canadian National Railways, which continues to share responsibility for the provision of this passenger- train service.

Present Service

The daily passenger-train operated by VIA Rail provides through service between Regina, Saskatoon and Prince Albert. A single-unit Rail Diesel Car is used. There is no meal or snack service and checked baggage is handled only at the three cities, not at intermediate points.

Bien que l'horaire varie selon la période de l'année, le train quitte Prince-Albert dans la matinée en direction de Régina et revient dans la soirée, ce qui permet d'effectuer l'aller-retour dans la même journée. La durée du trajet entre Prince-Albert et Régina est d'environ six heures trente minutes, avec un arrêt d'environ une heure à Saskatoon; celle entre Saskatoon et Prince-Albert, deux heures quinze minutes et celle entre Saskatoon et Régina, trois heures vingt minutes. Les gares sont situées au centre-ville de Prince-Albert et de Régina, mais à la périphérie de Saskatoon, soit à quatre kilomètres du centre-ville.

Vous trouverez à l'annexe I une carte illustrant l'itinéraire et à l'annexe II, l'horaire actuel du service.

Résumé des témoignages

Les paragraphes qui suivent résument les témoignages présentés lors des audiences.

Feu le *tres honorable John G. Diefenbaker* a honoré les membres du Comité de sa présence à la séance inaugurale tenue à Prince-Albert, alors qu'il témoignait peut-être pour la dernière fois devant un tribunal, qu'il soit quasi- judiciaire ou administratif. M. Diefenbaker a rappelé que son père, sa mère, son frère et lui avaient emprunté pour la première fois la ligne de Rosthern en 1903, lorsque sa famille vint s'installer en Saskatchewan, et qu'il y avait voyagé nombre de fois depuis. [traduction] "En toute impartialité, dit-il ... sur la foi d'une expérience qui remonte à 1903, étant à Prince-Albert depuis 1923 et conscient des circonstances et des contraintes à prendre en considération", M. Diefenbaker a exprimé l'espoir [traduction] "que la décision aurait pour effet de maintenir cette liaison... quitte à la réexaminer tous les cinq ans". Ayant exprimé l'avis qu'avant de prendre une décision en la matière il fallait non seulement considérer le présent mais aussi l'avenir, M. Diefenbaker conclut en ces termes, sous forme de recommandation: [traduction] "Ne supprimez pas la ligne maintenant".

Représentant les Chemins de fer Nationaux du Canada, *M. F.R. Wildy*, agent de liaison pour la région d'Edmonton, a déclaré que le service à l'étude est caractérisé par des pertes croissantes et un faible taux d'utilisation. D'après un calcul préliminaire, les pertes devaient atteindre envi-

Although the precise schedule varies by time-of-year, the train in recent years has run from Prince Albert to Regina in the morning and has returned in the evening, thereby permitting same-day return trips to Regina. Trip time between Prince Albert and Regina is approximately six hours, 30 minutes, including a stop of almost one hour at Saskatoon. Trip time between Saskatoon and Prince Albert is two hours, 15 minutes; between Saskatoon and Regina, three hours, 20 minutes. Stations are located downtown at Prince Albert and Regina, but on the outskirts of Saskatoon (four kilometres distant).

A map showing the route is presented in Appendix I. A current schedule is presented in Appendix II.

Summary of Evidence

The following is a summary of evidence presented at the hearings

The late *Right Honourable John G. Diefenbaker* honoured the Committee with his presence at the opening session in Prince Albert at what might have been his last appearance before a tribunal, be it quasi-judicial or administrative. Mr. Diefenbaker recalled that his father and mother, his brother and himself had first travelled over this line to Rosthern in 1903 when the family came and settled in Saskatchewan, and that he had used it over the years since then. "Speaking as one entirely dispassionate ... on the basis of an experience that goes back to 1903, and in Prince Albert since 1923, realizing the circumstances and the contingencies that must be taken into consideration," Mr. Diefenbaker expressed the hope that the "decision will be to continue this particular line ... reviewing it every five years". Having said earlier that in arriving at a decision as to what should be done, not only the present should be considered but that one should also look into the future, Mr. Diefenbaker concluded by way of recommendation: "Don't close it out at this time".

For Canadian National Railways, *Mr. F.R. Wildy*, Regional Liaison Officer, Edmonton, testified that the Regina- Saskatoon-Prince Albert passenger-train service was characterized by increasing losses and a low level of ridership. Based on preliminary estimates, losses were expect-

ron un million de dollars en 1978 et plus de 800 000 dollars en 1977. Bien que le trafic soit passé d'environ 6 900 voyageurs en 1976 à 9 200 en 1977, il a diminué à 8 500 en 1978, soit une moyenne de six passagers par trajet. Le gros du trafic est constitué, au cours de la saison morte, de voyageurs locaux et durant la saison de pointe, de voyageurs correspondant à Saskatoon avec le "Supercontinental". Depuis une modification de l'horaire à l'automne 1978, le dernier type de passagers a diminué.

Il a témoigné que l'exploitation du service suscite des problèmes. Au cours d'une période d'échantillonnage en janvier 1979, le train a souvent été retardé par les trains transcontinentaux. Il a reconnu que l'arrêt d'environ une heure à Saskatoon est peut-être inutilement long, mais que compte tenu de la situation générale, la durée du trajet est la plus courte possible.

Il a exposé que la suppression du service ne diminuerait aucunement les besoins globaux en personnel, bien que les postes suivants seraient éliminés: trois chefs de train et un mécanicien à Prince-Albert et deux mécaniciens à Saskatoon. Ces employés pourraient se prévaloir de leur ancienneté pour occuper d'autres postes.

Représentant VIA Rail Canada, *M. G.C. Campbell*, vice-président, commercialisation, a soutenu que le service en question est désuet et non concurrentiel. D'importantes subventions accordées aux modes de transport concurrentiels ont placé ce service ainsi que d'autres dans une situation désavantageuse.

À son avis, VIA Rail est en faveur de la suppression du service actuel, ce qui n'empêcherait pas l'exploitation d'un service plus moderne dans l'avenir si cela s'impose. VIA Rail ne peut payer les dépenses de capital versées normalement par les divers niveaux de gouvernement à l'égard des moyens de transport concurrentiels. Il faut, avant de consacrer d'importantes sommes à l'amélioration du service en cause, en arriver à une compréhension globale du rôle de chaque partie.

À cette fin, a-t-il déclaré, il y aurait lieu de mener une vaste étude objective auprès de toutes les parties intéressées et du grand public. Les études précédentes étaient insatisfaisantes, car

ed to be approximately $1 million in 1978, up from $0.8 million in 1977. Although traffic had increased from approximately 6,900 passengers in 1976 to 9,200 in 1977, it had decreased in 1978 to 8,500, or an average of six per trip. During the off-season, local traffic had been dominant, while in the peak season, traffic connecting at Saskatoon with the "Super Continental" had been prevalent. However, since a scheduling change in the Fall of 1978, the latter type of traffic had fallen off.

Mr. Wildy testified that there were problems with the service. During a recent sample period, in January of 1979, the train often was delayed by late-running transcontinental trains. Furthermore, the lay-over time of close to an hour at Saskatoon, he acknowledged, might be unnecessarily long. Given the overall situation, however, Mr. Wildy felt that the schedule was as fast as possible.

Mr. Wildy stated that discontinuance would cause no reduction in overall Canadian National crew requirements, although these specific assignments would be eliminated: three conductors and one engineman at Prince Albert; two enginemen at Saskatoon. These employees affected could exercise their seniority for other assignments.

For VIA Rail Canada, *Mr. G.C. Campbell*, Vice-President, Marketing, testified that the Prince Albert-Saskatoon- Regina Rail Diesel Car service was outdated and uncompetitive. Massive subsidization of competing modes of transport had placed this and other passenger-train services at a disadvantage.

Therefore, according to Mr. Campbell, it was VIA Rail's position that the existing RDC service should be discontinued. Such a discontinuance would not preclude a future, up-dated rail service, should it become necessary. VIA Rail could not match the capital expenditures routinely spent by the various levels of government on competing modes. Before the massive investment required to bring the Prince Albert-Regina service up to par should be spent, a complete understanding of each party's role was needed.

The basis of such an understanding, Mr. Campbell said, should be an overall, objectively-conducted study involving all parties, including the public. Previous studies, in VIA Rail's opin-

on n'avait pas pleinement tenu compte du traitement injuste qu'on avait fait subir aux compagnies ferroviaires relativement aux frais des usagers, à l'impôt et à la mise de fonds.

Il a témoigné qu'on ne peut augmenter la vitesse des trains et le taux d'utilisation sans investir des sommes considérables. Le train constitue, selon lui, un [traduction] "moyen de transport en commun" dont il convient d'améliorer les services où il est justifié de le faire. Il est possible qu'on ait besoin dans l'avenir d'un meilleur service entre Prince-Albert et Régina à cause de la crise de l'énergie ou de problèmes environnementaux obligeant une grande partie de la population à faire appel au transport en commun. Entre-temps, VIA Rail doit assurer le fonctionnement de son entreprise en se conformant aux conditions posées par Transport Canada à l'égard des recettes, des dépenses en capital et des frais d'exploitation. Enfin, il a exposé que, bien que sa compagnie soit disposée à se battre pour conquérir une partie importante du marché des voyageurs, les ressources sont limitées.

M.H. Murray, vice-président, VIA-Ouest, a affirmé qu'aucune publicité particulière n'a été faite en Saskatchewan à l'égard du train reliant Prince-Albert et Régina. En raison de modifications apportées au service transcontinental, l'heure de départ à Prince-Albert serait reculée de 7 h à 4 h 30, à compter du 17 juin 1979.

Il a déclaré que les usagers du service d'autocars doivent correspondre à Saskatoon et attendre à cette fin une à deux heures et qu'aucun service d'autocars n'est offert le long de l'itinéraire pendant les heures où le train circule. Il a expliqué que la Saskatchewan Transportation Company, qui accepte les billets VIA le long de l'itinéraire, a cessé de desservir la gare du CN à Saskatoon depuis quelques années et a dernièrement refusé de recommencer à le faire. En général, VIA Rail s'oppose à la fermeture d'un plus grand nombre de gares au centre-ville où il faut assurer un service voyageurs.

Il a déclaré que les pertes étant très élevées, il est impossible de les compenser. Le service d'autocars de la STC est, à son avis, satisfaisant et peut acheminer les usagers actuels du service ferroviaire. D'ailleurs, le train ne peut devenir un moyen de transport en commun rentable étant donné le trafic acheminé par autocar et par avion le long du corridor. Il a toutefois ajouté

ion, had been inadequate, because they had not taken fully into account the unequal treatment the rail mode had received in user charges, taxation and capital investment.

Mr. Campbell testified that higher speeds and greater frequency could not be achieved on the route without large expenditures. Rail service was "a medium of mass transportation" and should be improved where reasonable. In future, an improved rail service between Prince Albert and Regina might become necessary, due to energy shortages or environmental problems requiring a large shift to public transportation. In the interim, however, VIA Rail had to operate within limits applied by Transport Canada for revenues, capital expenditures and operating expenses. Mr. Campbell stated that, while VIA Rail "is prepared to fight it out in the market place" for a sizeable part of the travel market, resources were finite.

Mr. H. Murray, Vice-President, VIA-West, stated that there had been no advertising in Saskatchewan specifically having to do with the Prince Albert-Regina train. Due to changes in transcontinental service, the departure time from Prince Albert would be moved back from 07:00 to 04:30 effective June 17, 1979.

Mr. Murray testified that the alternative bus service required a change-of-bus at Saskatoon, with waiting times of one to two hours. He acknowledged that there was no parallel bus service over the entire route at the hours the train operated. He explained that Saskatchewan Transportation Company, which honours VIA tickets over the route, had stopped serving the CN Saskatoon railway station several years ago and recently had declined to begin serving it again. As a general policy, VIA Rail opposed the closure of more downtown railway stations where they were required for passenger service.

Mr. Murray said that the services' losses were high and could not be overcome. He stated that STC's bus service was adequate and had the capacity to handle the train's present traffic. Furthermore, the traffic of the bus and air modes indicated that the corridor did not fit the requirements of rail as a form of "mass transportation". However, he did say that VIA Rail would

que VIA Rail communiquerait avec le gouvernement de la Saskatchewan pour savoir s'il est possible d'effectuer une étude sur le corridor en question. Si la C.C.T. devait ordonner le maintien du service, VIA Rail examinerait la décision et apporterait les modifications voulues.

M. Campbell a témoigné que si la C.C.T. autorisait la suppression du service, VIA Rail désirerait alors établir une correspondance avec un service d'autocars entre Prince-Albert et Saskatoon à l'intention des passagers du train transcontinental.

M. D.H. Bailey, directeur, Direction de l'élaboration des politiques, Transport Agency of Saskatchewan, gouvernement de la Saskatchewan, a affirmé que la liaison actuelle de jour représente un bon exemple des efforts minimes qui ont été fournis pour améliorer le service. Il y a quelques années, la province a appuyé l'exploitation du service transcontinental en Saskatchewan, la construction de terminaux multimodes et la mise sur pied d'un service interurbain rapide dans les Prairies. Le train Prince-Albert-Saskatoon-Régina devrait avant tout assurer un service interurbain, être plus rapide, muni de matériel amélioré, s'arrêter à la gare de CP à Saskatoon et bénéficier d'une bonne publicité. La STC, société d'État, est disposée à assurer davantage de coordination avec VIA et les autres transporteurs; une étude fédérale-provinciale est d'ailleurs en cours à ce sujet. La province estime que le Comité des transports par chemin de fer devrait prendre la décision de conserver le service ferroviaire et d'ordonner à VIA d'améliorer ce dernier ainsi que l'intermodalité de tous les autres services voyageurs le long du corridor.

D'autres témoins se sont plaints du service actuel pour différentes raisons: horaire peu commode; mauvais emplacement de la gare de Saskatoon; fréquence inadéquate; lenteur; publicité insuffisante; correspondances insuffisantes avec le train transcontinental reliant Saskatoon-Vancouver; services à-bord déficients; tarifs élevés et détérioration des voies ferrées et des gares. *M. M. Pereverzoff*, maire de Prince-Albert, a fait valoir que l'autorail diesel est très désuet, mal entretenu et d'aspect plutôt rebutant. *M. S. McLeod*, représentant Transport 2000 en Saskatchewan, s'est demandé si VIA et le ministère des Transports ne suivent pas l'exemple des deux principales compagnies ferroviaires en of-

contact the Saskatchewan government to see if a survey could be undertaken to determine the corridor's potential. If the CTC were to order continuation, VIA Rail would look at the decision and make changes as required.

Mr. Campbell testified that, should the CTC allow the RDC train to be discontinued, VIA Rail would want to arrange a bus connection between Prince Albert and Saskatoon for transcontinental passengers.

For the Government of Saskatchewan, *Mr. D.H. Bailey*, Director, Policy Development Branch, Transport Agency of Saskatchewan, testified that "the current dayliner service is a good example of negligible past efforts to improve an existing passenger service". Saskatchewan had supported in recent years transcontinental service on both cross- province lines, the development of multi-modal terminals and a future rapid intercity service on the prairies. The Prince Albert-Saskatoon-Regina service should fulfill primarily an intercity function, run faster, have upgraded equipment, use the CP Rail Station at Saskatoon and be marketed effectively. The government-owned Saskatchewan Transportation Company, he said, was "interested in pursuing (coordination) further with VIA and other carriers", and a Federal-Provincial study dealing with the matter was underway. The province's position was "that any decision by this (Railway Transport) Committee should be to retain this service wtih instructions to VIA to deal with this service in the context of improvement of service and intermodality of all passenger services along this corridor".

Other participants criticized the present Prince Albert-Saskatoon-Regina passenger-train service on several grounds: inconvenient scheduling; inconvenient station location at Saskatoon; inadequate frequency; slow running; lack of promotion; lack of connection with Saskatoon-Vancouver transcontinental service; lack of on-board services; high fares; and deterioration of track and stations. *Mr. M. Pereverzoff*, Mayor of Prince Albert, stated that the Rail Diesel Car equipment was "very old, in poor repair and totally uninviting to the rider". *Mr. S. McLeod*, representing Transport 2000 Saskatchewan, wondered "if VIA and the Ministry of Transport are following the example of the two major

frant un service si peu commode et si peu attrayant aux voyageurs qu'il n'est pas utilisé et en demandant ensuite la suppression du service pour cette raison.

Il a souligné que la STC n'assure pas un service d'autocars direct entre Prince-Albert et Régina. Comme nous l'avons mentionné plus haut, M. Murray a reconnu qu'il faut attendre d'une à deux heures pour changer d'autocar à Saskatoon et qu'aucun service d'autocars n'est exploité le long de l'itinéraire pendant que le train circule. En ce qui a trait au service aérien, *M. S. Hovdebo* a signalé que depuis quelque temps, on n'assure plus qu'un vol par jour au lieu de deux entre Prince-Albert et Saskatoon. M. McLeod a précisé qu'aucune liaison aérienne n'est offerte le samedi ou le dimanche.

La plupart des intervenants ont qualifié l'emplacement de la gare du CN à Saskatoon d'inadéquat. À cet égard, M. McLeod a déclaré que l'emplacement est la principale cause de détournement de trafic interurbain sur la ligne. *M. D. Rempel* a fait observer que la C.C.T. a rendu un bien mauvais service à Saskatoon en l'autorisant à abandonner la gare du centre-ville.

Quelques personnes ont exprimé leur avis au sujet des politiques du gouvernement fédéral et des compagnies ferroviaires à l'endroit des provinces et régions moins populeuses du pays. *M. G. Burton* a indiqué que les collectivités comme Prince-Albert et Rosthern sont délaissées et que la diminuation des services ferroviaires voyageurs à travers le pays a touché encore plus gravement un groupe de personnes oubliées pour qui il est difficile d'utiliser d'autres modes de transport. *M. L. Benjamin*, député, s'est plaint que des villes comme Régina soient considérées comme des collectivités isolées. Il a ajouté que les compagnies ferroviaires ont négligé notamment l'ouest du Canada, non seulement en ce qui concerne les services voyageurs, mais également les services de transport du grain et d'entretien des embranchements.

S'adressant au nom du grand public, *Mme U. Patterson*, Association des consommateurs du Canada (Saskatchewan), a déclaré qu'on doit reconnaître que la population de cette province ne bénéficiera jamais d'un bon réseau de transport, mais qu'elle y a droit. M. Pereverzoff a affirmé qu'il serait ridicule de priver les trois plus importantes villes, soit les assises économi-

railways in making a service so inconvenient and unattractive to the travelling public that it is not used, and then applying for discontinuance of the service on that basis".

Mr. McLeod pointed out that STC did not provide through bus service between Prince Albert and Regina. As mentioned above, Mr. Murray acknowledged that a change-of-bus, involving waits at Saskatoon of approximately one to two hours, was required and that there was no parallel bus service over the entire route at the hours the train ran. As for air service, *Mr. S. Hovdebo* testified that air service between Prince Albert and Saskatoon had been reduced recently from two trips per weekday to one. Mr. McLeod pointed out that there was no air service at all on Saturday or Sunday.

Most intervenors described the location of the CN Station at Saskatoon as being inadequate. Mr. McLeod felt that it was "the largest single factor in discouraging intercity traffic on the line". *Mr. D. Rempel* stated that the CTC had done Saskatoon " a grave disservice" by allowing abandonment of the downtown station.

Several participants discussed federal government and railway policies towards the less-populated provinces and areas of the country. *Mr. G. Burton* stated that communities like Prince Albert and Rosthern were "forgotten communities", that indeed, reduced rail passenger service throughout Canada has been at the expense of "a forgotten group of people", who find it difficult to use other travel modes. *Mr. L. Benjamin*, M.P., complained that "cities like Regina have been treated like some kind of backwoods village". Mr. Benjamin further stated that the railways had "been on strike, particularly against Western Canada", not only where passenger train service was concerned, but also the provision of grain-hauling cars and maintenance of branch lines.

The prevailing feeling was put forward by *Mrs. U. Patterson* of the Consumers' Association of Canada, Saskatchewan. She felt that it must be recognized that "in this province our population is never, ever going to carry a transportation system, but that the population is entitled to one". Mayor Pereverzoff, felt that, "to suggest that in a province of one million persons, the

ques, d'une province d'un million d'habitants de ce moyen de transport. Selon lui, le service ferroviaire fait partie intégrante du réseau de transport de Prince-Albert et les répercussions économiques et sociales de la suppression du service ne peuvent même pas être envisagées tant elles seraient importantes.

Prenant la parole après M. le Maire, le président de la Chambre de commerce de Prince-Albert, *M. R. Emmons* a parlé d'une croissance [traduction] "progressivement stable" au cours des années, pour décrire l'évolution de Prince-Albert, et il a souligné le fait que cette ville, située à 90 milles au sud du centre de la province, sur la rivière North- Saskatchewan, s'ouvre sur les deux-tiers de la province. Pour ce qui est du niveau d'activité actuel de Prince-Albert, M. Emmons a précisé ce qui suit:

> [Traduction] Avec l'exploration minière dans le nord de la Saskatchewan, comme Prince-Albert est la plus grande ville la plus rapprochée, elle est idéalement située pour devenir un centre majeur de services et d'approvisionnement pour le nord de la Saskatchewan. L'intérêt des industriels pour notre ville s'est considérablement accru, en particulier dans le secteur de l'entreposage et de l'industrie légère. 1978 a presque été une année record chez nous dans le domaine de la construction, avec des permis d'une valeur de près de $29 millions. Les prévisions pour 1979 dépassent les $80 millions en permis qui seront accordés pour la construction d'au moins trois hôtels, d'un centre commercial de grande envergure, d'un hôtel et d'un centre commercial de moindre dimension, sans compter une hausse importante dans la construction d'entrepôts et de logements et deux vastes projets gouvernementaux.

Le jury pose la question suivante à M. Emmons:

> [Traduction] Comment la Chambre de commerce envisage-t-elle le marché des déplacements ici à Prince-Albert dans l'avenir. Je pense non seulement aux gens de la ville et des environs qui se rendent dans le sud, mais aussi à Prince-Albert qui serait, comme l'a dit je crois M. le Maire, la rampe de lancement du progrès que connaîtra le nord de la Saskatchewan.

three largest cities, the economic foundation of the province, should be denied a form of transportation is ludicrous". Rail service was an integral part of Prince Albert's transportation network and "the economic and social implications of (discontinuance) cannot even be considered".

Speaking after the Mayor, the President of the Prince Albert Chamber of Commerce, *Mr. R. Emmons* described the growth of Prince Albert over the years as a "progressively steady" one and emphasized that, situated 90 miles south of the centre of the province on the North Saskatchewan River, Prince Albert was the gateway to two-thirds of Saskatchewan. Concerning the present level of activity in Prince Albert, Mr. Emmons stated:

> With the mining development taking place in Northern Saskatchewan and Prince Albert being the nearest major city to that development, it is ideally situated to become a major service and supply centre for Northern Saskatchewan. Interest in our city by developers has greatly increased especially in the warehousing and light industrial areas. 1978 was almost a record year in construction for our city with almost $29 million in permits. The projected figures for 1979 are in excess of $80 million for permits to be taken out in the construction of at least three hotels, a large major shopping complex, a slightly smaller hotel and shopping complex, plus a major increase in warehouse and residential development, and two large Government projects.

Mr. Emmons was asked by the Panel:

> How do you see the market for travel in your Chamber here in Prince Albert in the future. I am thinking not only of people from the city and the area going south, but I am thinking of Prince Albert. I think it was the Mayor who said or indicated that it would be the jumping off point for future development in the north.

Que pensez-vous de cet aspect de la question?

M. Emmons répond en ces termes:

[Traduction] Je pense que cela est assez difficile à prévoir pour l'instant, parce que tout ce développement volatile du nord ne fait que commencer et qu'on en est encore à l'étape de l'exploration. Il y a donc l'exploration, puis la construction et l'exploitation minière et finalement l'étape du raffinage ce qui, semble-t-il, va se développer avec l'effet d'un entonnoir pour nous, c'est-à-dire que tout le nord de la Saskatchewan va croître à partir d'ici.

Nous sommes situés le plus au nord pour ce qui est du chemin de fer et la gare commune aux autobus et aux trains dont on a parlé plus tôt est une excellente idée parce que les voyageurs devront à partir d'ici emprunter un autobus ou un autre moyen de transport pour aller dans le nord.

Prince-Albert m'apparait comme un point de ralliement pour tous ceux de la Saskatchewan et du Canada qui travailleront dans le nord de la Saskatchewan.

M. D. McDougall, représentant à la fois les Travailleurs unis des transports et la Fraternité des mécaniciens de locomotive, et M. Rempel ont tous deux exprimé l'avis qu'il incombe aux compagnies ferroviaires d'assurer des services de trains de voyageurs en raison des concessions de terrain et des autres privilèges qui leur ont été accordés. *Dr. M. Jackson*, directeur exécutif, Transport 2000 Canada, a souligné que l'ouest, et non seulement l'est du Canada, doit bénéficier de services voyageurs et *M. D. Martin*, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, a demandé que VIA Rail accorde à la Saskatchewan la même attention qu'à l'île de Vancouver dans la récente décision de conserver le service de trains de voyageurs de la Esquimalt and Nanaimo Railway.

M. O. Mann, échevin de la ville de Saskatoon, a exprimé l'opinion générale en déclarant que le train de voyageurs constitue un service public essentiel qu'on ne peut considérer sous l'angle de la rentabilité uniquement. *M. D.*

Could you just give us your views on that aspect of the matter?

Mr. Emmons replied as follows:

I think that right now this is pretty hard to project because all this volatile northern development is just beginning to start, and is still in the exploration stage. There is the exploration stage, development stage and mining stage, and then the refining stage. It appears that this is going to develop, that this will become like the bottom of a funnel, and all of Northern Saskatchewan will be worked out of here.

This is the farthest point north, as far as the rail does go and ... a common bus station and rail station makes a lot of sense because at this point they would have to transfer to buses and other modes of transportation to go on north.

I see Prince Albert as a kind of a collector point for all of Saskatchewan and Canada that are going to be working in Northern Saskatchewan.

Mr. D. McDougall, representing both the United Transportation Union and Brotherhood of Locomotive Engineers, and Mr. Rempel both felt that the railways had a continuing responsibility to provide passenger-train service, given the history of land-grants and other benefits. *Dr. M. Jackson*, Executive Director, Transport 2000 Canada, stated that not only the East but the West too should have passenger-train service, and *Mr. D. Martin* of the Canadian Brotherhood of Railway, General and Transport Workers asked that VIA Rail give the same consideration to Saskatchewan as had been given Vancouver Island recently in the decision to maintain passenger service on the Esquimalt and Nanaimo Railway.

There was the general feeling, as expressed by *Mr. O. Mann*, Alderman of the City of Saskatoon, that the passenger-train was "an essential public service that cannot be considered on the basis of profitability alone". *Mr. D. McArthur*,

McArthur, député à l'Assemblée législative, a souligné qu'il devrait être possible d'accorder la priorité au service offert plutôt qu'à la rentabilité.

M. Mann a ajouté que les méthodes comptables utilisées pour déterminer les coûts sont injustes. À cet égard, M. Bailey a déclaré que si les calculs étaient bien faits, on s'apercevrait que d'autres modes de transport subissent des pertes; en effet, a-t-il dit, si on tenait compte de toutes les subventions accordées aux compagnies de transport routier et aérien, on décèlerait des pertes. M. Jackson a suggéré de tenir compte, dans la façon de déterminer le prix de revient, des nombreux avantages non quantifiables du service de trains de voyageurs. M. McDougall a évalué que les pertes subies par l'exploitation du service à l'étude en 1977, que le Comité a déterminées à environ $800 000, atteignent en réalité près de $300 000 seulement.

M. Benjamin a fait observer que tous les moyens de transport sont non rentables, mais que nous n'abandonnons pas pour autant nos routes, canaux et aéroports; il a ajouté que la politique de frais à l'usager du gouvernement fédéral est maintenant désuète, notamment en raison de considérations énergétiques. *M. P. Prebble*, député à l'Assemblée législative, a proposé que VIA adopte la même politique que la STC en Saskatchewan, c'est-à-dire maintenir les routes secondaires dans l'intérêt public et ne pas se limiter aux routes les plus importantes et les plus rentables.

Tous étaient d'accord pour continuer l'exploitation du service en cause. Comme l'a affirmé M. Mann, si le service de jour est supprimé, l'espoir de bénéficier d'un service plus efficace dans l'avenir s'évanouiera en même temps; ce serait de régresser au moment où nous pouvons le moins nous le permettre. M. Jackson a déclaré que le service actuel n'est aucunement un indicateur de ce qu'il pourrait être ou de ce qu'il devrait être. M. Diefenbaker a souligné qu'on doit donner au service la chance de devenir rentable et pour cela, en faire une bonne publicité. Mme Patterson a exprimé la crainte que la suppression du service actuel rende impossible l'établissement d'un service moderne dans l'avenir; l'idée, a-t-elle précisé, de supprimer le service de jour pour le moment et de le rétablir si le besoin se fait sentir l'effraie, car elle ne croit pas que les choses ne se soient jamais passées ainsi.

M.L.A., stated that "it should be possible to put service before profit and public efficiency ahead of narrow commercial efficiency".

Alderman Mann also felt that the accounting rules used to determine passenger-train costs were unfair. Mr. Bailey stated that other transport modes lost money when properly accounted; "certainly, if all of the assistance that is given to... the road and the air (modes) was taken into account, I think you would find losses". Dr. Jackson felt that costing procedures should take into account the many unquantifiable benefits of rail passenger service. Mr. McDougall estimated that the loss for the Prince Albert-Saskatoon-Regina service of approximately $800,000 in 1977 determined under C.T.C. costing rules was in reality closer to only $300,000.

Mr. Benjamin felt that "every mode of transportation is uneconomic, but that doesn't mean we abandon our highways, canals and airports"; furthermore, he said, the federal government's user-pay policy had become outdated, particularly due to energy considerations. *Mr. P. Prebble*, M.L.A., suggested that VIA do what STC did as a matter of policy in Saskatchewan: maintain minor routes in the public interest and not restrict itself to its major, more viable routes.

The general consensus was that the Prince Albert-Saskatoon-Regina service should not be discontinued. As Alderman Mann put it: "If the Railiner is abandoned, hopes of a more efficient train service in the future goes with it. It would be a backward step, at a time when we can least afford it". Dr. Jackson described the present service as being "no indication of what the service can and ought to be". Mr. Diefenbaker stated that the train must be given a proper chance and marketed effectively. Mrs. Patterson expressed the fear that removal of the train would make it impossible to reinstate a modern service in future; the idea of "taking a railiner off for the moment and then putting it on if the need arises frightens me because I don't think historically that those kinds of things happen".

De l'avis de M. Mann, les caractéristiques d'un service de trains de voyageurs sont les suivantes: fiabilité les jours de mauvais temps; bon rendement énergétique; sécurité; économie pour le passager et confort. M. Jackson a ajouté à la liste: bonne utilisation du territoire; faible taux de pollution; accessibilité aux handicapés; utilité pour le tourisme et élément favorisant l'expansion régionale et l'unité nationale.

Alderman Mann described the attributes of the passenger-train as including: reliability in bad weather; energy efficiency; safety; economy to the passenger; and comfort. To which Dr. Jackson added the following: efficiency of land-use; low in pollution, accessibility to the handicapped; utility for tourism; and encouragement of regional development and national unity.

À plusieurs reprises, on a fait état de la question de l'énergie. M. McLeod était d'avis que l'imminence d'une pénurie d'essence, que vivent déjà les États-Unis, exigera que les usagers abandonnent leur voiture particulière pour faire appel aux services de transport en commun. M. McArthur et M. Prebble ont indiqué que le gouvernement de la Saskatchewan devrait encourager ses employés à utiliser le transport en commun dans la mesure du possible, compte tenu de la situation énergétique et de l'encombrement des routes principales. Mme Patterson a estimé urgent que les habitants de la Saskatchewan, et non seulement les fonctionnaires, délaissent leur voiture particulière. *M. L. Turple*, Transport 2000 Saskatchewan, région de Saskatoon, a déclaré:

The energy issue was taken up by several intervenors. Mr. McLeod expressed the opinion that "the impending shortage of gasoline for the automobile, already a fact of life in the United States, will necessitate a shift from private transport to public transport". Mr. McArthur and Mr. Prebble felt that the Saskatchewan government should encourage its employees to use public transportation where possible, given the energy situation and crowded state of major highways. Mrs. Patterson believed it imperative that Saskatchewan residents in general, not only public servants, be enticed from their automobiles. *Mr. L. Turple*, of Transport 2000 Saskatchewan's Saskatoon Branch, said:

> [Traduction] Il est incompréhensible que le transport en commun soit négligé à ce point alors que des évènements internationaux viennent remettre en doute la quantité de réserves en combustible essentiel aux transports aérien et routier. Entre-temps, le ministre des Transports semble solidement attaché aux années 50 puisqu'il maintient ses politiques visant à promouvoir des modes énergievores.

> We find it incomprehensible that public transport is being neglected and eroded in this manner after international events have further de-stabilized the security of fuel supplies that are vital to the air and road modes. Meanwhile, our Ministry of Transport appears to be solidly rooted in the 1950's as it continues transport policies designed to promote the fuel-inefficient modes.

On a affirmé qu'un service de trains de voyageurs modernisé devait posséder les caractéristiques suivantes: fréquence plus élevée (au moins deux trajets par jour); meilleures voies ferrées et plus grande rapidité (permettant peut-être un trajet de deux heures et demie entre Saskatoon et Régina); autorails remis à neuf et peut-être de nouveaux autorails Budd ou des trains "Légers-rapides-confortables"; tarifs moins élevés; service de restauration; billeterie coordonnée; correspondances avec les trains de la STC et commercialisation efficace.

A modernized passenger-train service was described as requiring these characteristics; higher frequency (at least two daily trips); better track and faster running speeds (perhaps allowing a two-and-one-half hour trip between Saskatoon and Regina); refurbished RDC units and perhaps new Budd RDC equipment or "Light-Rapid-Comfortable" trains later; lower fares; some form of on-board meal or refreshment service; coordinated ticketing; and connections with STC and effective marketing.

Quelques personnes ont exprimé leur désaccord quant au rôle du service en cause. Les représentants de Transport 2000 ont déclaré qu'il

There was some disagreement expressed over the role of the Prince Albert-Saskatoon-Regina service. Transport 2000 witnesses felt that

y aurait lieu de renverser l'horaire de manière que le train quitte Régina en direction de Prince-Albert dans la matinée et revienne dans la soirée, pour ainsi offrir un service interurbain commode et une correspondance avec le "Supercontinental" de VIA Rail reliant Saskatoon et Vancouver. Toutefois, M. Emmons estimait quant à lui que le train devrait continuer de suivre l'horaire actuel, mais qu'il faudrait offrir une correspondance à Saskatoon avec le service transcontinental que s'il était commode de le faire. Quelques témoins ont proposé de rétablir la correspondance avec le train transcontinental, ce qui permettait jusqu'à l'année dernière d'effectuer le trajet Régina-Edmonton.

On a longuement discuté de l'emplacement de la gare à Saskatoon. Les participants étaient tous d'accord pour améliorer la situation à la gare du CN à Saskatoon, en offrant une correspondance avec un moyen de transport en commun, peut-être comme celle qu'assure VIA à Ottawa et à Québec; en améliorant les services de restauration et d'information; et en ouvrant à nouveau un bureau de vente de billets au centre-ville. M. Burton et M. Hovdebo ont suggéré de rénover la gare Richmond et d'y offrir un service d'autocars en direction du centre-ville et de l'aéroport de Saskatoon. La plupart des intervenants étaient toutefois en faveur de l'utilisation de la gare du CP au centre-ville. De l'avis de M. Turple, celle-ci est en bon état, encore utilisée comme dépôt de marchandises, accessible depuis les lignes du CN en direction de Prince-Albert et de Régina et son quai et la longueur des voies ferrées permettent non seulement de recevoir les autorails, mais également le train transcontinental. Il a ajouté qu'il faudrait consacrer des sommes au raccordement des voies, à l'aiguillage, à la signalisation et aux installations de gare, mais qu'elles seraient minimes.

La question de l'intermodalité a également fait l'objet de quelques commentaires. M. Benjamin s'est dit d'avis que la CCT devrait obtenir la collaboration de la STC pour faire arrêter ses autocars aux gares de Régina et de Saskatoon. Le train et l'autocar devraient assurer des services complémentaires de manière que les personnes délaissent leur voiture particulière. Bénéficiant d'un fort appui, le terminus intermodal projeté à Régina, qui se situerait à l'emplacement actuel de la gare, accueillerait les trains et les autocars et offrirait des services d'enregistre-

the schedule should be flip-flopped to run from Regina to Prince Albert in the morning and back in the evening - the opposite of the present pattern - in order to provide both convenient intercity service and to connect with VIA Rail's Saskatoon-Vancouver "Super Continental". However, Mr. Emmons felt that the train should continue to run down to Regina in the morning and back in the evening, but with a connection at Saskatoon with the transcontinental only if convenient intercity timings were not thereby jeopardized. Some witnesses felt that the connection with the transcontinental train, which until last year had permitted Regina to Edmonton trips, must be restored.

One issue discussed at length was the location of the station at Saskatoon. At minimum, participants wanted the situation at the presently-used CN Saskatoon station improved; by arranging a transit connection, perhaps like VIA had arranged at Ottawa and Quebec City; by improving the station's meal, refreshment and information services; and by re-opening a downtown ticket office. Mr. Burton and Mr. Hovdebo suggested that the Richmond station be improved, with transit access to both Saskatoon's downtown and airport. Most intervenors, however, favoured the use of the downtown CP Rail Station. In Mr. Turple's opinion, this station was in good condition, being still in use as a freight depot, was accessible from both CN Prince Albert and Regina lines, and had adequate platform and track length to handle not only the RDC trains but the transcontinental train as well. There would need to be some investment in connecting track, switches, signalling and station facilities, he said, but it would be small.

The issue of intermodality also was discussed. Mr. Benjamin felt that "the CTC should obtain the co-operation of STC to have their buses stop at rail terminals in Regina and Saskatoon. Trains and buses should complement each other to get people out of automobiles". The proposed Regina intermodal terminal, incorporating the present station and having widespread support, would handle trains, buses and airline check-in and would have transit service, rental cars, taxis and other associated services. Mr. McLeod stated: "Jurisdictional barriers and ri-

ment des bagages pour les usagers de l'avion, de transport en commun, de location d'automobiles, de taxis et autres services connexes. M. McLeod a exposé que les barrières juridictionnelles et la concurrence doivent désormais disparaître du domaine des transports. On ne devrait pas considérer l'autocar et le train comme des services concurrentiels, mais comme des services collaborant à l'amélioration du transport en commun.

Le docteur Jackson a exprimé ses préoccupations quant au rôle que jouera la CCT avec l'arrivée de VIA Rail:

> [Traduction] Nous soupçonnons le ministère des Transports et peut-être même VIA Rail de vouloir reléguer la CCT à un rôle négligeable, peut-être à celui de simple organisme autorisant la suppression de services ferroviaires. Le Ministère semble, d'après ce qu'ils avaient entendu et lu dans les journaux, tenter de devenir à la fois juge, avocat et jury en ce qui a trait aux décisions à prendre concernant les normes et méthodes ferroviaires.

Transport 2000 s'est dit préoccupé de la mesure dans laquelle VIA Rail relève du Ministère, relativement aux normes, à la planification et aux tarifs. M. Jackson a témoigné que le Ministère, par de fortes intrigues de couloir menées ouvertement par les compagnies d'autocars de l'est du Canada, fait pression sur VIA pour qu'elle majore ses tarifs ferroviaires.

M. Jackson a déclaré:

> [Traduction] qu'on devrait créer un organisme privé de réglementation, chargé de fixer et de mettre en vigueur des normes, de prendre des décisions sur les requêtes en abandon et d'intervenir, règle générale, en faveur de l'intérêt public. Il a ajouté qu'il estime également que la CCT devrait bénéficier de ressources supplémentaires quant à l'inspection des installations de services voyageurs, à l'examen des normes et aux enquêtes menées à ces égards.

En réplique *M. M. Huart*, avocat, a fait valoir que VIA Rail n'est pas d'accord avec l'affirmation de Transport 2000 selon laquelle VIA tente d'amoindir le rôle de la CCT.

valry can no longer be afforded in transportation. Bus and rail should not be seen as rivals, but as co-operators in the improvement of public transport".

Dr. Jackson expressed concern about the future role of the CTC with the advent of VIA Rail:

> We suspect an attempt by the Ministry of Transport and perhaps even VIA Rail to relegate the CTC to an insignificant role, perhaps that of a mere authorizer of train discontinuances. The Ministry apparently judging from what we have heard and read in the press seeks to establish itself at one and the same time as judge, advocate and jury in deciding future rail service standards and patterns.

Transport 2000 was concerned about the extent to which VIA Rail was under the control of the Ministry, with respect to service standards, planning and fares. Dr. Jackson testified that "the Ministry, under strong and openly-acknowledged lobbying from eastern Canadian bus companies, is exerting pressure on VIA to raise rail fares".

Dr. Jackson stated:

> that there must exist a non-governmental, non-industry regulatory body to set and enforce standards, rule on train discontinuance applications, and generally intervene in the public interest...We also believe that the CTC should have increased resources for inspection, investigation and review of rail passenger service standards and facilities.

In reply, *Mr. M. Huart*, Counsel, said that VIA Rail did not agree with Transport 2000's contention that VIA was involved in an attempt to reduce the role of the CTC.

Frais, recettes et pertes réelles

Voici les montants des pertes réelles déterminés par le Comité des transports par chemin de fer à l'égard de l'exploitation du train reliant Régina-Prince-Albert en 1975, 1976 et 1977.

Statistiques sur le trafic

La moyenne quotidienne des voyageurs transportés au cours des périodes échantillonnées en saison creuse (avril 1978) et en saison de pointe (juillet 1978) est indiquée à l'annexe III. Les statistiques ont été groupées de façon à montrer le nombre de voyageurs montants, descendants et à bord à chaque gare.

Les statistiques pour les années 1975, 1976 et 1977 sur la durée du trajet, le nombre de passagers, les recettes, les coûts, les pertes et le coefficient d'utilisation figurent aux tableaux II et III.

Conclusions

Après une analyse des pertes réelles subies dans le cadre de l'exploitation du service, des autres moyens de transport, des conséquences sur les autres transporteurs, des besoins éventuels de la région et des différentes propositions présentées, voici les conclusions du Comité.

Pertes réelles subies

Conformément à l'article 261 de la *Loi sur les chemins de fer*, le Comité a déterminé que le service de trains de voyageurs en cause avait subi des pertes en 1975, 1976 et 1977. On évalue à plus d'un million de dollars celles subies en 1978.

Compte tenu des pertes par voyageur-mille de 73¢ (chiffre de 1977), le Comité n'a aucunement l'espoir que le service atteigne le seuil de rentabilité dans les circonstances actuelles. Il est toutefois possible de les réduire en apportant des modifications aux méthodes d'exploitation, à l'utilisation du matériel, aux horaires, aux tarifs ou à tout autre aspect relevant de VIA ou du CN.

Autres modes de transport

Rail

En mai 1979, l'autorail Saskatoon-Le Pas de VIA Rail assurait le seul autre service ferro-

Cost, Revenue and Actual Loss

The actual losses incurred by the Regina-Prince Albert train in 1975, 1976 and 1977 were determined by the Railway Transport Committee as follows:

Traffic

The daily average passenger carryings compiled during sample periods in both the off-peak season (April, 1978) and peak season (July, 1978) are shown in Appendix III. The data have been grouped to show the number of passengers entraining, detraining and on-board at each station.

In Tables II and III below, data are presented for the years 1975, 1976 and 1977 with regard to trip length, number of passengers, revenue, cost, loss and load factor.

Conclusions

The Committee has analysed the actual losses incurred by the service, the alternative transportation services, the probable effect on other passenger carriers, the probable future needs of the area, and the various proposals presented. The following was determined from the analysis.

Actual Losses Incurred by the Service

Under Section 261 of the *Railway Act*, the Committee has determined that this passenger-train service incurred actual losses in the years 1975, 1976 and 1977. It is estimated that losses of over $1 million were incurred in 1978.

With losses per passenger-mile of $0.73 (1977 figure) and no hope of the service breaking even, the Committee sees the service as incapable of being rendered profitable under the present conditions. Losses could be cut, however, by alterations in operating practices, equipment assignments, scheduling, pricing or other aspects of service under VIA's or CN's control.

Alternative Transportation Services

Rail

As of May, 1979, the only alternative rail service joining points on the Regina-Prince Al-

Tableau I / Table I

Année/ Year	Coûts/ Cost		Recettes/ Revenue		Pertes réelles/ Actual Loss	
	Réclamés/ Claimed $	Approuvés/ Approved $	Réclamées/ Claimed $	Approuvées/ Approved $	Réclamées/ Claimed $	Approuvées/ Approved $
1975	858,757	719,011	51,581	51,679	807,176	667,332
1976	963,717	840,952	46,979	47,067	916,738	793,885
1977	1,046,296	871,339	54,490	58,119	991,806	813,220

Tableau II / Table II

Année/ Year	Distance totale (en milles)/ Total Route Mileage	Distance moyenne par voyage (en milles)/ Average Trip Length (Miles)	Voyageurs payants/ Revenue Passengers	Recettes par voyageur-mille (en milliers)/ Revenue Passenger Miles (000's)	Sièges milles (en milliers)/ Seat Miles (000's)	Coéfficients d'occupation/ Load Factor %
1975	254.5	128.5	8,769	1,126.5	8,640.5	13.04
1976	254.5	135.4	6,932	938.5	8,646.8	10.85
1977	254.5	148.2	9,193	1,362.4	8,743.0	15.58

Tableau III / Table III

Année/ Year	Recettes/ Claimed Revenue $	Recettes par voyageur-mille/ Revenue Per Passenger Mile ¢	Frais/ Claimed Cost $	Frais par voyageur-mille/ Cost Per Passenger Mile ¢	Pertes/ Claimed Loss $	Pertes par voyageur-mille/ Loss Per Passenger Mile ¢	Recettes/ frais/ Revenue/ Cost %	Coéfficient d'occupation rentable/ Breakeven Load Factor %
1975	51,581	4.58	858,757	76.23	807,176	71.65	6.01	217.00
1976	46,979	5.01	963,717	102.69	916,738	97.68	4.87	222.46
1977	54,490	4.00	1,046,296	76.80	991,806	72.80	5.21	299.18

viaire reliant certains points de la ligne Régina-Prince-Albert. Ce train circulait trois fois par semaine sur le tronçon Saskatoon-Warman de 30 kilomètres de la ligne susmentionnée.

Autocar

En mai 1979, la Saskatchewan Transportation Company effectuait un trajet rapide par jour et trois trajets locaux entre Prince-Albert et Saskatoon via Rosthern, de même que deux trajets rapides par jour, sur la route directe passant par Chamberlain et Lumsden et deux trajets locaux via Chamberlain et Moose Jaw, entre Saskatoon et Régina.

Aucun trajet ne reliait directement Prince-Albert et Régina bien qu'il fût possible d'établir des correspondances à Saskatoon deux fois par jour. L'attente était de 35 minutes, 55 minutes ou une heure 40 minutes, selon le service utilisé.

En outre, les usagers de l'autocar depuis Prince-Albert ou des collectivités comme Duck Lake ou Rosthern ne pouvaient aller passer un après-midi pour affaires à Régina et revenir dans la soirée. Le premier autocar de correspondance quittait Prince-Albert à 10 h 30 et arrivait à Régina à 16 h 25; en sens inverse, le dernier autocar partait de Régina à 13 h 30 et atteignait Prince-Albert à 19 h 40. Par opposition, le train quittait Prince-Albert à 6 h et arrivait à Régina à 12 h 10 et en sens inverse, les temps de départ et d'arrivée étaient 16 h 10 et 22 h 20.

Pour se rendre de Prince-Albert à Régina en autocar, il fallait compter six à sept heures selon le service utilisé. Le trajet Saskatoon-Prince-Albert prenait une heure 40 minutes en autocar rapide et près de deux heures en autocar local.

On doit également mentionner que d'autres services d'autocars de la STC reliaient certains points de l'itinéraire Régina-Prince-Albert. Deux services additionnels étaient assurés entre Prince-Albert et Saskatoon, l'un via Wakaw une fois par jour et l'autre, via Blaine Lake, six jours par semaine. Toutefois, l'horaire de ces derniers ressemblait à celui du service direct entre Prince-Albert et Saskatoon et n'offrait donc pas

bert line was provided by VIA Rail's Saskatoon-The Pas Rail Diesel Car train. This train operated tri-weekly over the 30-kilometre Saskatoon-Warman segment of the Regina-Prince Albert line.

Bus

As of May, 1979, Saskatchewan Transportation Company operated one daily express and three local trips between Prince Albert and Saskatoon via Rosthern. Between Saskatoon and Regina, the company operated two daily express trips on the direct route via Chamberlain and Lumsden and two local trips via Chamberlain and Moose Jaw.

There were no through trips between Prince Albert and Regina, although connections could be made at Saskatoon twice daily. Waiting time was 35 minutes, 55 minutes, or one hour and 40 minutes, depending upon which services were used.

A further deficiency was that bus passengers could not travel from Prince Albert or communities such as Duck Lake or Rosthern to Regina for an afternoon's business and return the same evening. The earliest connecting service available left Prince Albert at 10:30 and arrived at Regina at 16:25; in the other direction, the last available connecting service left Regina at 13:30 and arrived at Prince Albert at 19:40. In contrast, the train left Prince Albert at 06:00 and arrived at Regina at 12:10; in the other direction, it left Regina at 16:10 and arrived at Prince Albert at 22:20.

Trip time by bus between Prince Albert and Regina ranged between six hours and seven hours, depending upon services used. Trip time between Saskatoon and Prince Albert was one hour, 40 minutes by express bus and approximately two hours by local.

Mention should be made of other STC bus services joining certain points along the Regina-Prince Albert route. There were two additional routes between Prince Albert and Saskatoon, one via Wakaw (daily service), the other via Blaine Lake (six-days-per-week service). These services, however, operated at times similar to one of the direct Prince Albert-Saskatoon services and therefore did not add to the conve-

d'avantages pour les usagers se déplaçant entre les deux villes.

Entre Régina et Bethune, le train Régina-Lanigan offrait un service supplémentaire cinq jours par semaine, et entre Régina et Lumsden, le train Régina-Watrous offrait un trajet supplémentaire trois jours par semaine.

Air

Au mois de mai 1979, Norcanair offrait un service aérien dans le corridor en cause, du lundi au vendredi seulement, au moyen d'un avion à turbopropulseur FH-Fokker Friendship F27. Un vol reliait Prince-Albert, Saskatoon et Régina alors que deux services supplémentaires n'étaient assurés qu'à Saskatoon et à Régina.

Des trajets aller-retour dans la même journée étaient effectués depuis Régina ou Saskatoon jusqu'à Prince-Albert, depuis Régina jusqu'à Saskatoon et depuis Saskatoon jusqu'à Régina. Toutefois, il était impossible d'effectuer ces trajets en partance de Prince-Albert. Le vol Régina-Prince-Albert durait environ une heure 40 minutes, celui entre Saskatoon et Prince-Albert 30 minutes et celui entre Saskatoon et Régina 45 minutes.

Routes

Toutes les collectivités desservies par le train de voyageurs à l'étude sont reliées par une route tous temps ou n'en sont pas éloignées. Certaines parties de cette route reliant Régina-Saskatoon possèdent quatre voies.

Conséquences sur les autres lignes ou transporteurs

Si le service de trains de voyageurs était supprimé, on estime que la plupart des usagers utiliserait la voiture particulière ou l'autocar comme autre moyen de transport. Les compagnies d'autocar pourraient d'ailleurs acheminer le nombre relativement faible de ces usagers.

Besoins éventuels de la région en matière de transport

D'après les témoignages recueillis aux audiences, il faudrait continuer d'assurer des services de transport en commun satisfaisants dans

nience of passengers travelling between the two cities.

Between Regina and Bethune, a Regina-Lanigan service provided an additional trip five-days-per-week. Between Regina and Lumsden, a Regina-Watrous service provided an additional trip three-days-per-week.

Air

As of May, 1979, Norcanair provided air service in the corridor, Monday-through-Friday only. One flight joined Prince Albert, Saskatoon and Regina while two additional flights joined Saskatoon and Regina only. FH-Fokker Friendship F27 turboprop aircraft were used.

Same-day return trips were available to Prince Albert from either Regina or Saskatoon, to Saskatoon from Regina, and to Regina from Saskatoon. However, such trips could not be made from Prince Albert to either Saskatoon or Regina. Trip time between Regina and Prince Albert was approximately one hour, 40 minutes; between Saskatoon and Prince Albert, 30 minutes; and between Saskatoon and Regina, 45 minutes.

Highway

All communities served by the Regina-Saskatoon-Prince Albert passenger-train are located on or nearby an all- weather paved highway. Sections of this highway between Regina and Saskatoon are four-lane.

Probable Effects on Other Carriers

Should the passenger-train service be discontinued, it is believed that the majority of rail traffic would shift to the private automobile or bus travel as an alternative means of public transportation. The bus service would be capable of handling the relatively small volume of rail traffic.

Probable Future Transportation Needs of the Area

Testimony given at the hearings indicated that the Regina-Saskatoon-Prince Albert corridor would continue to require adequate public

le corridor en cause, tout particulièrement si l'on devait dans l'avenir diminuer grandement notre utilisation de la voiture particulière à cause d'une pénurie d'essence. Les intervenants se sont inquiétés non seulement du fait que VIA Rail soit en faveur de l'abandon du service à l'étude, mais également que Norcanair ait cessé dernièrement d'effectuer un des vols de semaine reliant Régina-Saskatoon-Prince-Albert, de même que le seul vol assuré le dimanche entre Régina et Saskatoon.

transportation, particularly if the use of the private automobile were to be curtailed substantially in future due to fuel shortages. There was concern that not only was VIA Rail in favour of abandoning passenger-train service but Norcanair had recently discontinued one week-day Regina-Saskatoon-Prince Albert flight, as well as the only Sunday flight - a Regina-Saskatoon service - operating in the corridor.

Il est également ressorti des témoignages l'importance grandissante de l'activité minière et de l'activité reliée au développement des autres richesses naturelles dans la partie nord de la Saskatchewan, de même que l'élargissement du rôle de Prince-Albert en tant que centre commercial et ville qui fournit une part considérable de la main- d'oeuvre nécessaire à ces activités. Tant M. Emmons que M. McArthur ont souligné l'importance de renforcer la liaison nord-sud entre Prince-Albert, Saskatoon et Régina et l'importance, par conséquent, d'améliorer le service ferroviaire voyageurs.

Testimony also referred to the emerging importance of mining and other resource-development activities in the northern part of Saskatchewan with Prince Albert assuming a larger role as a trading centre and as a city supplying a considerable part of the labour force for these activities. Both Mr. Emmons and Mr. McArthur pointed to the importance of strengthening the north-south links between Prince Albert, Saskatoon and Regina and the importance of an improved rail passenger service as part of the process.

M. McArthur a particulièrement insisté sur cet aspect lorsque le Comité lui a demandé de préciser ce qu'il entendait dans son exposé par (traduction) "la place que tiendront Prince-Albert, Saskatoon et Régina dans le futur schéma de la province" et d'élaborer son affirmation à l'effet (traduction) "que Prince-Albert s'attend à un développement beaucoup plus grand dans le nord et entend servir de poste de relais", de façon à donner au Comité (traduction) "un meilleur contexte pour juger de la demande à venir". Voici la réponse de M. McArthur:

Mr. McArthur particularly emphasized that aspect when he was asked by the Panel to enlarge upon a point in his presentation about "the future place of Prince Albert, Saskatoon and Regina in the scheme of things in this province", and to elaborate on the statement "that Prince Albert was looking towards much more development in the north with itself as the staging point", so as to give the Panel "a better context in which to judge the future demand". Mr. McArthur stated:

> [Traduction] Le fait est que les villes de Régina, Saskatoon et Prince-Albert vont devenir comme jamais auparavant dépendantes l'une de l'autre. On peut s'attendre à ce que les déplacements entre ces trois centres augmentent à un rythme encore plus rapide que ces dernières années.
>
> La principale question, à notre avis, à laquelle doivent s'intéresser les représentants du gouvernement est de savoir comment répondre à ces besoins de déplacement.
>
> Je crois, comme plusieurs le savent déjà, que le nord de la Saskatchewan connaît depuis assez peu de temps un développement

> The point here is that Regina, Saskatoon and Prince Albert will become interdependent to a degree not even known in the past. It can be expected that travel between the three centres will increase at an even more rapid rate than it has over the last few years.
>
> The major question in our minds to be considered by public officials is one of how best to meet these travel needs.
>
> I think, as many will be aware, there's a greatly increased level of development in northern Saskatchewan related to the min-

accéléré en raison de l'industrie minière. En comparaison avec la situation d'il y a cinq ans et même trois ans, le progrès est considérable dans le nord de la Saskatchewan et cela est en grande partie relié à l'industrie minière, bien qu'il y ait des secteurs connexes comme le tourisme et ainsi de suite, qui accompagnent particulièrement bien le genre de développement relié à cette sorte d'ouverture, si l'on veut, qui se produit dans le nord de la province.

Déjà le développement minier dans le nord était confiné plus ou moins à la région d'Athabasca et il était rattaché en bonne part à celui de l'Alberta...

À cause maintenant de ce progrès accéléré et du fait qu'il se déplace vers le sud, tout en restant dans la partie nord, nous croyons, au gouvernement, et cela est dans l'ordre des choses, que le développement s'accompagne d'un mouvement accru du nord au sud et je crois avoir raison de dire, comme dans mon mémoire, que Prince-Albert est en train de gagner en importance dans un domaine qui lui était jusqu'ici étranger, celui de poste de relais et de réservoir de main-d'oeuvre pour ce développement. Le progrès que nous attendons va s'accroître considérablement et à grands pas d'ici les cinq ou dix prochaines années. Nous nous attendons donc à ce que nous voyons présentement à Prince-Albert ne soit que le tout début d'un développement encore plus important.

Saskatoon compte également dans ce développement, en ce sens qu'un bon nombre de sociétés minières ont élu Saskatoon comme centre de leurs opérations administratives et y ont installé leur siège social. Cela signifie donc de nombreux déplacements de personnes et de messages et le reste entre Saskatoon et Prince-Albert en direction du nord.

Régina est évidemment le centre du gouvernement et le centre des finances et elle entretient des rapports essentiels et importants avec ce développement.

Il ne fait aucun doute qu'avec ce développement et avec le mouvement qui se déplace de plus en plus du nord au sud, de même qu'avec notre insistance à vouloir favoriser

ing industry and this has come upon us relatively quickly. It is evident that compared to five years ago or even three years ago there is a greatly increased development in northern Saskatchewan and it's pretty well all related to the mining industry, although, there are other related facets such as tourism and so on that does come with it, particularly accompanying the kind of development that goes with the kind of opening up, if you like, that is occurring in the north.

In the past, the mineral development in the north tended to be in the Athabasca region and it did tend to interconnect by and large with Alberta...

Now, with the much increased development and with it moving further south...there is much increased movement that's going with this development. Indeed, I think it's true... that Prince Albert is developing a greatly increased importance, in the type that they've never seen before as a staging post and as a labour pool related to that development. The development we expect will increase greatly... over the next five to ten years. So, we expect that what we see in Prince Albert at the moment is just the very beginning of a much greater development.

Saskatoon is also very much part of this development in the sense that a lot of the mining companies have established Saskatoon as their centre of operations for their head offices.... This means again that there is a lot of related movement of people and messages and so on between Saskatoon and Prince Albert and then through the north.

Regina, of course, is the government centre and also the financial centre and it relates in a very fundamental and important way to all of this development.

I think that there's no question, with this development and with the shift in the north-south movement and the emphasis we're putting on northern transportation in-

le transport dans le nord en vue de relier Saskatoon et Prince-Albert avec les régions du nord où a lieu le développement, vous verrons les transports et les déplacements augmenter considérablement.

Pour clore son exposé, M. McArthur rappelle le temps où il vivait à La Ronge:

[Traduction] Ceux d'entre nous qui travaillons dans le nord savons combien il est frustrant d'essayer de voyager par avion. Moi-même qui ai vécu à La Ronge je puis dire... que s'il y avait eu une bonne correspondance par train entre Prince-Albert, Saskatoon et Régina... j'aurais préféré ce mode de transport.

Conclusions relatives aux témoignages

Le Comité partage bon nombre des points de vue qui lui ont été exprimés au cours des audiences. En outre, il n'est pas convaincu que les services parallèles d'autobus répondent aux besoins des voyageurs qui quittent Saskatoon en direction nord ou sud. Le Comité a été tout particulièrement saisi par les témoignages présentés quant aux besoins futurs en matière de transport et leur importance toujurs grandissante au fur et à mesure que la Saskatchewan se développe et grandit tout particulièrement au nord de Prince-Albert. Cette ville pourrait très bien devenir la première étape d'un développement qui s'avérera de beaucoup plus grande envergure qu'aujourd'hui; ce point de vue justifie en lui-même la nécessité d'établir Prince-Albert comme le terminus nord du service de trains de voyageurs à l'étude. En tenant compte que le Comité étudiera à nouveau ce service dans un futur assez rapproché, et en se conformant au plan d'action énoncé dans la présente décision, le Comité est convaincu que lorsque les personnes responsables pour la mise en vigueur saisiront l'immensité des possibilités au nord de la Saskatchewan, l'importance de la liaison nord-sud à l'étude et le rôle que doit jouer Prince-Albert, sera effectivement reconnu. Dans les pages qui suivent, le Comité expose la forme que devrait prendre le service ferroviaire voyageurs, s'il devait se poursuivre, dans le cadre du réseau de transport en commun de la région.

vestment that connects Saskatoon and Prince Albert with the northern areas where the development is taking place, that there will be a great increase in transportation and movement of people.

As a final comment, Mr. McArthur referred to the time when he lived at La Ronge:

Those of us who work in the north know well the frustrations that go with attempting to travel by air. As a person who lived in La Ronge, I can say that...if there had been a good rail connection between Prince Albert-Saskatoon- Regina... that would have been my preferred mode of travel.

Concluding Remarks on the Evidence

The Committee shares many of the concerns which were presented at the hearing. Furthermore, it is not satisfied entirely that the alternative bus service meets the needs of the passengers travelling between points north of Saskatoon and points south. The Committee was especially impressed by the evidence of future need for the service, because of the growing importance it will have as Saskatchewan continues to develop and grow, north of Prince Albert. That city can become the main staging point for northern development on a larger scale than exists today, which alone justifies confirmation of Prince Albert as the northern terminus of the passenger-train service under review. While the Committee will be looking at the entire service again in the relatively near future, in keeping with the plan described in this decision, the Committee is confident that when those responsible for its implementation comprehend the vast potential lying in Northern Saskatchewan, the importance of this north-south corridor, and Prince Albert's place in it, will be recognized. The Committee describes on the following pages the form that a continuing passenger-train service should take as part of the region's public transportation system.

Recommandations

Le service ferroviaire voyageurs régional

Le Comité est d'avis que le service ferroviaire voyageurs entre Régina, Saskatoon et Prince-Albert fait partie d'un groupe de services régionaux qui, partout au Canada, pose un dilemme en matière de réglementation. D'une part, la grande majorité des participants aux audiences ont convenu de l'inutilité de maintenir sans améliorer en substance la liaison entre Régina et Prince-Albert. Lors des audiences tenues récemment dans d'autres provinces, on a exprimé des opinions semblables au sujet des services ferroviaires voyageurs. Si le montant précis des pertes découlant de cette exploitation a souvent été remis en question, on s'est par ailleurs assez peu dissocié de la conclusion du Comité à l'effet que les recettes ne représentent qu'une fraction minime des coûts. On a peu souvent contesté en outre les dires de VIA Rail Canada voulant que ces services soient désuets et de peu d'utilité aux voyageurs.

D'autre part, le Comité est d'accord avec les adversaires de la suppression qui ont lors des audiences fait état du peu d'effort des compagnies de chemins de fer, notamment VIA Rail, pour améliorer le service. Pour ce qui est de la ligne Régina-Saskatoon-Prince-Albert, il a insuffisance dans les horaires, les gares, les installations, les services à bord, les tarifs et la publicité. Quant aux autres services de transport en commun, sans affirmer carrément que l'autobus et l'avion sont inadéquats, le Comité s'inquiète tout de même de certains aspects des services. Ce sont notamment, l'absence d'une liaison directe par autobus entre Régina et Prince-Albert, l'absence d'un service d'autobus le long de l'itinéraire du train, à peu près aux mêmes heures, et la réduction récente du service aérien. Autrement dit, les services parallèles frisent l'insuffisance.

Et enfin, s'il ne prétend pas qu'on aurait pu ces dernières années avec un meilleur service attirer un trafic supplémentaire et réduire ainsi considérablement les pertes, le Comité est d'avis que la qualité et l'utilité du service auraient dû être plus conformes aux subventions qu'on y a englouties annuellement.

Le Comité ne cherche pas à blâmer qui que ce soit. Des facteurs et des politiques institu-

Recommendations

Regional Passenger Train Service

The Committee believes that the passenger-train service between Regina, Saskatoon and Prince Albert is one of a group of regional services across Canada that poses a regulatory dilemma. On the one hand, most participants at the hearings agreed that there was little sense in continuing the Regina-Prince Albert train without substantial improvements. A similar view has been expressed at hearings held recently concerning passenger-train services in other provinces. Although the precise loss made by such services often was questioned, there was little disagreement with the Committee's finding that revenue was only recovering a small proportion of cost. Furthermore, there was little disagreement with VIA Rail Canada's contention that these services were outmoded and of little use to the travelling public.

On the other hand, the Committee agrees with those opponents of discontinuance who contended at the hearings that little effort had been made by railway companies, incuding VIA Rail, to improve service. In the case of Regina- Saskatoon-Prince Albert, there have been inadequacies in schedule, stations, equipment, on-board facilities, fares and promotion. As for alternative public transport services, the Committee cannot flatly say that the bus and air services are inadequate, but it is troubled nevertheless by certain aspects. These include the lack of through Regina-Prince Albert bus service, the lack of a bus service covering the entire route at times similar to those of the train, and the recent reduction of air service. The adequacy of alternative service, in other words, is borderline.

Finally, while not suggesting that a better service could have attracted enough additional traffic in recent years to reduce the loss dramatically, the Committee does feel that the quality and usefulness of the service should have been more commensurate with the subsidy being poured in year after year.

It is not the Committee's intention to assess blame for this situation. Institutional factors

tionnels ont conduit à une négligence de la part des compagnies de chemins de fer, des gouvernements et peut-être bien de la population elle-même. Il s'agit surtout maintenant de proposer une solution et d'en faire l'essai. Le Comité ne peut se contenter d'ordonner la poursuite de services coûteux pour le contribuable, sans que ceux-ci ne deviennent des éléments utiles de son réseau de transport régional.

L'expérimentation

En ce qui touche la liaison Régina-Saskatoon-Prince-Albert, le Comité suggère une conception nouvelle. En premier lieu, VIA Rail Canada doit, en collaboration avec les Chemins de fer Nationaux du Canada et peut-être CP Rail, apporter certaines améliorations minimes au service. Deuxièmement, une fois effectuées ces améliorations, une mise à l'essai d'un an entrera en vigueur. Troisièmement, pendant cette période, VIA Rail établira un mécanisme destiné à déterminer le rôle de ce service dans l'avenir, en collaboration avec le Gouvernement de la Saskatchewan, ses organismes et ses entreprises, Transport 2000 Saskatchewan, les syndicats de cheminots, les municipalités et les divers intéressés. Quatrièmement, à la fin de cette période d'un an, le Comité réexaminera le service.

Les améliorations nécessaires

Le Comité pense qu'il y a lieu d'améliorer certains aspects précis du service pour une mise à l'essai sérieuse et équitable. En d'autres termes, il s'agit pour le Comité d'exigences minimales, étant donné le peu de temps et de crédits et vu qu'on serait malavisé d'immobiliser à perte des sommes considérables pour un service dont l'avenir reste incertain. Ce sont:

(i) Les horaires:

La fréquence actuelle d'un train par jour dans l'une et l'autre direction devrait être maintenue. L'orientation actuelle du service, de Prince-Albert vers Régina le matin et en sens inverse le soir, devrait aussi être maintenue parce qu'elle offre le plus de possibilités.

Ce service interurbain pourrait permettre la correspondance avec la liaison transcontinentale pourvu que l'intégrité de la liaison interurbaine ne soit pas compromise pour autant. Les arrivé-

and policies have led to neglect on the part of the railway companies, governments and perhaps even the public itself. At this time, it is more important that a solution to the dilemma be proposed and tried out. It is not good enough for the Committee to order continuance of such services at significant cost to the taxpayer unless they can be made to be useful components of their respective regional transport systems.

The Experimental Concept

In the present case, Regina-Saskatoon-Prince Albert, the Committee suggests a new approach. First, several modest improvements should be made to the service by VIA Rail Canada, in cooperation with Canadian National Railways and, possibly CP Rail. Second, an experimental period of one year should begin at such time as the improvements have been made. Third, during this experimental period, VIA Rail should inaugurate a process by which a future role for the service can be determined, in consultation with the Government of Saskatchewan and its agencies and enterprises, Transport 2000 Saskatchewan, the railway unions, municipalities and other interested parties. Fourth, at the end of the one-year period, the Committee would re-examine the service.

Necessary Improvements

The Committee feels that the following aspects of the existing service must be improved if a fair and meaningful test of the service is to occur. In other words, these are the minimum requirements the Committee would find acceptable, given that time and money are limited and that it would be unwise to make large, unrecoverable investments in infrastructure for a service whose future is in doubt.

(i) Schedule:

The present frequency of one daily train in each direction should be continued. The present orientation of the service from Prince Albert to Regina in the morning and return in the evening also should be continued, because of its greater potential.

The service should be an intercity service, having connections with the transcontinental train only provided that the integrity of the intercity schedule is not compromised thereby.

es et les départs ne devraient pas se faire après minuit et avant 7 heures. Il faudrait réduire à une dizaine ou une quinzaine de minutes l'attente de près d'une heure à Saskatoon entre l'arrivée et le départ.

Afin d'assurer la correspondance entre Prince-Albert et le train transcontinental à Saskatoon, VIA Rail devrait prévoir un service d'autobus ou de limousine. Il doit s'agir d'un service assez souple étant donné les nombreux changements d'horaire et le peu de fiabilité du "Supercontinental" en Saskatchewan.

(ii) Les gares:

La gare de Saskatoon a fait l'objet de plusieurs interventions lors des audiences. Il faudra au plus tôt améliorer le transport par limousine entre le centre-ville et l'emplacement actuel. Comme à Ottawa ou Québec, VIA Rail devrait conclure une entente avec le transporteur pour qu'un autobus rejoigne deux fois par jour le train de Régina- Prince-Albert.

VIA Rail devrait également établir une liaison semblable entre l'arrêt de Richmond et le centre-ville de Saskatoon et l'aéroport.

Quelques interventions ont porté sur les abris pour voyageurs dans les petites localités. VIA Rail devrait prévoir des abris aux arrêts intermédiaires des localités d'importance comme Davidson, Lumsden, Rosthern et Warman et aux arrêts de banlieue de North-Regina et Richmond.

(iii) Les installations:

Il y a lieu de continuer à employer l'autorail diesel, remis à neuf et muni de sièges inclinables. Si le trafic devait augmenter de façon importante, on pourrait avoir besoin d'un autorail plus puissant que l'actuel RDC-3.

(iv) Les tarifs:

En général, les tarifs de VIA Rail paraissent raisonnables. Si le service ferroviaire s'améliore, il faudrait s'attendre à des tarifs légèrement plus élevés que les tarifs concurrentiels de l'autobus.

VIA Rail devra toutefois analyser deux aspects de son barème en ce qui a trait à ses ser-

Arrivals and departures should not occur after midnight or before 07:00. The time between arrival and departure at Saskatoon of close to one hour should be reduced to a more reasonable 10 or 15 minutes.

To ensure a continued connection between Prince Albert and the transcontinental service at Saskatoon, VIA Rail should arrange a bus or limousine service. Such a service would have to be dedicated, due to the frequent alteration of schedule and unreliability of the "Super Continental" through Saskatchewan.

(ii) Stations:

The matter of the Saskatoon station was raised continually during the hearings. As soon as possible, there must be improvement of the limousine service between downtown and the present station. As at Ottawa or Quebec City, VIA Rail should contract with the transit company to have a chartered bus meet the Regina-Prince Albert train twice daily.

Additionally, VIA Rail should arrange similar links between the Richmond stop and both Saskatoon downtown and airport.

The question of passenger shelters at smaller communities was raised at the hearings. VIA Rail should ensure that some kind of shelter exists at the larger intermediate communities of Davidson, Lumsden, Rosthern and Warman, and also at the suburban stops of North Regina and Richmond.

(iii) Equipment:

A refurbished Rail Diesel Car equipped with reclining seats should continue to be used. Should traffic increase significantly, a car with higher capacity than the RDC-3 now used may be required.

(iv) Fares:

The fare plan offered by VIA Rail generally seems to be a reasonable one. An improved train service should warrant fares somewhat higher than the competing bus fares.

VIA Rail, however, should examine three aspects of its tariff as it affects regional services such

vices régionaux comme la liaison Régina-Saskatoon-Prince-Albert. Son prix minimum pourrait jouer au détriment des localités intermédiaires et la non-validité de son tarif excursion d'un à trois jours le vendredi n'est peut-être pas nécessaire pour un itinéraire aussi peu fréquenté.

(v) La publicité:

VIA Rail devrait consacrer des crédits spéciaux à la promotion du service expérimental. Dans le cadre d'une campagne publicitaire efficace bien que nécessairement restreinte, on pourrait insérer des annonces dans les journaux locaux; faire tenir les changements d'horaire semestriels, et notamment les avertissements qui s'imposent du fait que la province conserve singulièrement l'heure normale tout au long de l'année, aux médias locaux d'information ainsi qu'aux employés de gare de VIA Rail eux-mêmes; solliciter la clientèle des organismes, des écoles et de la Fonction publique provinciale; faire visiter au début les installations d'autorail diesel par les collectivités les plus importantes le long du parcours.

Le financement du service expérimental

Ces améliorations vont nécessiter un apport de capitaux. Il est possible que les municipalités, les organismes et le gouvernement provincial acceptent d'aider volontairement à l'aménagement des gares et des abris. Il ne faut pas non plus minimiser le revenu supplémentaire auquel vont donner lieu les investissements minimes envisagés.

On doit cependant reconnaître que VIA Rail devra puiser à même ses postes budgétaires pour défrayer une bonne part des coûts supplémentaires.

Le rôle du service dans l'avenir

Lorsqu'ils tenteront de déterminer le rôle du service dans l'avenir, VIA Rail et les principaux intéressés devront tenir compte des facteurs qui suivent: la coordination intermodale; l'infrastructure; l'énergie et le financement.

as Regina-Saskatoon-Prince Albert. First, certain short-haul fares are substantially higher than competing bus fares. Second, the minimum charge also discriminates against shorter trips. Third, the one-to-three day excursion fare is not valid on Friday, even though capacity is not approached as a rule on that or any other day of the week.

(v) Promotion:

VIA Rail should allocate a special fund for promotion of the experimental service. An effective though necessarily-limited promotional campaign could include the placement of advertisements in local newspapers; the provision of twice-yearly scheduling changes - including warning about the traditional pattern created by Saskatchewan's retention of standard time year-round - to the local media and to VIA Rail station personnel themselves; the solicitation of business from local organizations, school groups and government departments; and, at the beginning, the exhibition of Rail Diesel Car equipment at larger communities along the route.

Financing the Experimental Service

The improvements described in the previous section will require financing. It may be that local municipalities, organizations and the provincial government would be willing to help in the refurbishment of stations or installation of shelters on a voluntary basis. Furthermore, the additional revenue generated by the modest investments called for should not be overlooked.

It must be acknowledged, however, that VIA Rail will have to meet much of the added cost from its various budgets.

A Future Role for the Service

In attempting to determine a future role for the service, VIA Rail and the group of interested parties should consider the following issues: intermodal coordination; infrastructure; energy; and financing.

(i) La coordination intermodale:

Il fut souvent question lors des audiences de la coordination intermodale, en particulier entre le train et l'autobus. La Saskatchewan Transportation Company, en tant que société d'État de transport par autobus, constitue le facteur clé. Sera-t-il possible d'intégrer les horaires de la STC et du futur service ferroviaire voyageurs de VIA Rail sur la liaison Régina-Saskatoon-Prince-Albert, de manière à offrir une gamme de services tout au cours de la journée? Peut-on faire en sorte que les autobus de la STC qui pénètrent dans le corridor à des endroits comme Weyburn ou Swift-Current desservent conjointement ce corridor avec VIA Rail? L'idée d'une gare intermodale pourrait-elle se réaliser à Régina et dans d'autres localités importantes le long du corridor? Pourrait-on mettre en commun les mécanismes de la vente des billets, de la consigne et peut-être des réservations?

Tout cela est nécessaire pour que le service ferroviaire entre Régina et Prince-Albert devienne un élément utile du réseau de transport de la province. Cela exige évidemment la coopération entre VIA Rail et le gouvernement de la Saskatchewan.

(ii) L'infrastructure:

Des réaménagements majeurs qui permettraient d'accélérer la vitesse des trains ne semblent pas justifiés vu la taille du marché en cause. Les intéressés devraient cependant étudier avec les Chemins de fer Nationaux du Canada la possibilité de sensibiliser le parcours pour que les autorails diesel puissent circuler sans contrainte à travers des passages à niveau munis de dispositifs de signalisation automatique et dans le territoires de commande centralisée de la circulation, ce qui réduirait quelque peu l'horaire.

On devrait également s'intéresser à la gare de Saskatoon. Un service ferroviaire voyageurs permanent gagnerait à passer par la gare de CP Rail située dans le centre-ville de Saskatoon. Le Comité reconnaît toutefois que ce trajet ne serait raisonnable que si les modifications des installations ne sont pas onéreuses et que s'il n'allonge pas indûment l'horaire.

(i) Intermodal Coordination:

A major issue at the hearings was that of intermodal coordination, particularly between rail and bus. Saskatchewan Transportation Company as a provincially-owned and regulated bus operator is the key factor. Could the Regina-Saskatoon-Prince Albert schedules of STC and of a future VIA Rail passenger-train service be integrated, in order to provide a range of services throughout the day? Could STC bus services entering the corridor from points such as Weyburn or Swift Current be arranged to feed a joint STC-VIA corridor service? Could the intermodal station concept be brought to fruition at Regina and other key corridor communities? Could joint ticketing, baggage and perhaps reservation procedures be developed?

All of this is necessary for a Regina-Prince Albert train to become a useful component of the province's transportation system. Obviously, the cooperation of VIA Rail and the Saskatchewan government would be necessary.

(ii) Infrastructure:

It seems unlikely that a major upgrading of the railway to obtain higher speeds would be reasonable, given the size of market involved. However, the group should investigate with Canadian National Railways the possibility of running single-unit RDC trains at unrestricted speeds over automatically-protected grade crossings and in Centralized Traffic Control territory. The result would be a somewhat faster schedule.

The group should also examine the station question at Saskatoon. A continuing passenger-train service would benefit from a routing through the centrally-located Saskatoon CP Rail station. The Committee realizes, however, that such a routing would be reasonable only if the cost of plant modifications were small and if any penalty in extra transit time were not self-defeating.

(iii) L'énergie:

Les intéressés devraient étudier la possibilité que les services de transport en commun soient appelés à transporter une plus grande proportion des voyageurs entre Régina, Saskatoon et Prince-Albert à cause du prix de l'essence qui monte en flèche et de la menace d'une pénurie de carburant. La suggestion de nombreux intervenants dont quelques députés, lors des audiences, à l'effet que le gouvernement provincial insiste auprès de ses employés pour qu'ils empruntent les moyens de transport en commun au lieu de l'automobile pour leurs voyages d'affaires, mérite qu'on s'y arrête.

(iv) Le financement:

Le Comité aimerait suggérer, dans le cas de services ayant un caractère régional comme la liaison Régina- Saskatoon-Prince-Albert, que l'on étudie la possibilité de faire intervenir les autorités et les organismes sur le plan provincial et municipal. Cette intervention pourrait se faire selon le modèle américain grâce auquel un État planifie le service ferroviaire voyageurs qui correspond à ses priorités et à ses besoins et s'entend ensuite avec Amtrak pour obtenir le service, lequel est défrayé en partie par Amtrak et en partie par l'État. En retour d'une somme relativement modeste par rapport à l'ensemble des dépenses en matière de transports, le gouvernement de l'État est en mesure de définir le rôle des services ferroviaires voyageurs régionaux et, dans une bonne mesure, les détails d'exploitation. C'est ainsi que le gouvernemennt fédéral peut, par l'entremise de la société d'État Amtrak, offrir un service mieux harmonisé aux besoins de la population et réduire ses engagements financiers, tout en maintenant une présence fédérale dans l'État en cause.

Le Comité est d'avis qu'on pourrait adapter cette méthode au Canada. Le gouvernement fédéral, par l'entremise de VIA Rail, pourrait réduire ses subventions annuelles au chapitre du service ferroviaire voyageurs tout en maintenant une présence plus efficace partout au pays. Une province pourrait démontrer sa foi en l'avenir du service ferroviaire voyageurs par un engagement financier qui lui accorderait évidemment en retour une voix réelle dans l'exploitation de ce service.

(iii) Energy:

The group should look into the possibility that public transport services will be called upon to carry a much higher proportion of Regina-Saskatoon-Prince Albert traffic, due to ever-increasing gasoline prices and the possibility of a fuel shortage. The suggestion made by several participants at the hearings, including several MLA's, that the provincial government should insist that its employees use public transportation instead of the private automobile when on business should be examined closely by the group.

(iv) Financing:

The Committee would like to suggest that, for services of a regional nature such as Regina-Saskatoon-Prince Albert, the concept of involving provincial and local authorities and organizations be considered. This involvement could be patterned on the American procedure, whereby a state government plans a passenger-train service according to its own priorities and requirements and contracts with Amtrak to provide the service, the cost being paid partly by Amtrak and partly by the state government. In return for - in the scale of overall transport spending - a relatively modest amount of money, the state government is able to determine the role of such regional passenger-train services and, to a large extent, the operational details. The advantage of the approach to the federal government is that, through its agency, Amtrak, it is able to provide a service more attuned to local needs and reduce its financial commitment, all the time retaining a federal presence in the state concerned.

The Committee feels that this approach should be examined and possibly could be adapted for use in Canada. The federal government, through VIA Rail, could reduce its annual subsidy to rail passenger service while maintaining a more meaningful presence throughout the country. A province could demonstrate its faith in the future of rail passenger service by making a financial commitment, in return, of course, for an effective say in the operation of the service.

Service futur à assurer

Le Comité a étudié tous les témoignages présentés lors des audiences ou déposés par écrit.

Les conclusions qui suivent sont plus élaborées que ce que le Comité avait l'habitude de faire jusqu'ici, vu la nécessité de s'assurer que le service expérimental serait mis convenablement à l'épreuve. Sans chercher aucunement à préjuger de la situation, le Comité se doit d'insister sur le fait que la poursuite du service ferroviaire saprès la période d'essai dépendra principalement de deux facteurs: premièrement, une amélioration sensible du trafic et du revenu et une certaine amélioration tout au moins de l'état actuel des pertes; et deuxièmement, les résultats des délibérations déjà prévues qu'auront les intéressés en ce qui a trait au rôle du service dans l'avenir.

Le Comité a atteint les conclusions qui suivent touchant le service à offrir:

(a) Le service ferroviaire voyageurs entre Régina, Saskatoon et Prince-Albert ne doit pas cesser pour l'instant;

(b) On doit mettre en place un service expérimental amélioré pour une période d'essai d'un an à partir de la date de l'inauguration;

(c) Le train doit continuer à fonctionner en direction sud le matin et en direction nord le soir, mais il ne doit correspondre avec le train "Supercontinental" à Saskatoon que seulement si cette correspondance ne compromet pas le rôle primordial du train, celui d'assurer la liaison interurbaine;

(d) VIA Rail doit prévoir un service d'autobus ou de limousine entre Prince-Albert et Saskatoon pour la correspondance avec le train "Supercontinental";

(e) VIA Rail doit prévoir une navette du genre de celle qui existe à Ottawa et à Québec pour relier d'abord le centre-ville de Saskatoon et la gare actuelle de Saskatoon et le point d'arrêt intermédiaire de Richmond et, ensuite, l'aéroport et le point d'arrêt de Richmond;

Future Service to be Provided

The Committee has considered all of the evidence either presented at the hearings or submitted in writing.

The conclusions below are described in somewhat greater detail than has been the Committee's practice in the past, due to the need to ensure that the experimental service is given a fair test. While in no way intending to pre-judge the situation, the Committee must stress that the train's continuance after the experimental period will depend primarily upon two factors: first, a significant improvement in traffic and revenue; and second, the result of the above-described group's deliberations regarding a future role for the service.

The Committee has reached the following conclusions regarding the service to be provided:

(a) The passenger-train service between Regina, Saskatoon and Prince Albert should not be discontinued at this time;

(b) An improved, experimental service should be instituted, having a trial period of one year from date of inauguration;

(c) The train should continue to operate southbound in the morning and northbound in the evening, but should connect with the "Super Continental" at Saskatoon only provided such a connection does not compromise the train's primary role as an intercity service;

(d) VIA Rail should arrange a bus or limousine service between Prince Albert and Saskatoon to connect with the "Super Continental";

(e) VIA Rail should arrange a transit service of the type operated at Ottawa and Quebec City to join, first, downtown Saskatoon and both the present Saskatoon station and Richmond stop, and second, the airport and Richmond stop;

(f) VIA Rail doit s'assurer qu'il existe un abri quelconque pour voyageurs dans les municipalités intermédiaires d'importance comme Davidson, Lumsden, Rosthern et Warman et aux arrêts de banlieue de Regina-North et de Richmond;

(g) VIA Rail doit mettre en service un autorail diesel remis à neuf, le remplacer au besoin par un plus grand;

(h) VIA Rail doit étudier de près son tarif minimum actuel et ses lignes de conduite touchant le tarif excursion pour déterminer s'ils conviennent à un service régional où le trafic est faible;

(i) VIA Rail doit ouvrir un poste pour financer la promotion du service expérimental.

Mise en vigueur

Le Comité détermine que le service expérimental doit être mis sur pied et exploité de la façon suivante:

(a) VIA Rail doit établir un plan de mise en vigueur du service expérimental dans les plus brefs délais et en faire tenir la copie au Comité et aux parties en cause;

(b) Seront joints au plan: les prévisions de dépenses pour chaque amélioration; un bilan anticipé des profits et pertes;

(c) Le Comité évaluera le plan de VIA Rail à la lumière des commentaires qui lui seront parvenus par la suite des parties en cause et, lorsque tous auront été entendus, il publiera un ensemble d'objectifs touchant les finances, le trafic et le rendement, auxquels le service devrait répondre pour qu'on le maintienne au-delà de la période d'essai;

(d) Simultanément, VIA Rail sera chargé d'effectuer la mise en vigueur;

(e) Afin de déterminer le rôle du service dans l'avenir, VIA Rail devra alors créer un groupe formé des organismes et entreprises du gouvernement provincial, de Transport 2000 Saskatchewan, des représentants syn-

(f) VIA Rail should ensure that some kind of temporary passenger shelters exist at the larger intermediate communities of Davidson, Lumsden, Rosthern and Warman and at the suburban North Regina and Richmond stops;

(g) VIA Rail should use a refurbished Rail Diesel Car, of larger capacity if required;

(h) VIA Rail should examine closely its present minimum fare and excursion fare policies, to determine their appropriateness for such a regional, low-volume service;

(i) VIA Rail should allocate a special fund for promotion of the experimental service.

Implementation

The Committee determines that the experimental service be implemented and carried out in the following manner.

(a) VIA Rail shall prepare a plan for the implementation of the experimental service at the earliest possible date and provide the Committee and all interested parties with a copy of such plan;

(b) Included in the plan shall be an estimate of cost for each improvement and a projection of anticipated cost, revenue and loss for the service;

(c) The Committee will evaluate the VIA Rail plan in light of comments subsequently received from interested parties and, after all views have been examined, publish a set of general financial, traffic and performance criteria that the service will be expected to meet if it is to be extended past the experimental period;

(d) Simultaneous to the publication of these criteria, VIA Rail would be instructed to proceed with implementation;

(e) In order to determine a future role for the service, VIA Rail then should set up a group to include provincial government agencies and enterprises, Transport 2000 Saskatchewan, railway unions, municipalities and

dicaux des cheminots, des municipalités et des divers intéressés afin d'analyser la question de la coordination intermodale, de l'infrastructure, de l'énergie, du financement, etc.;

(f) VIA Rail aidera le Comité à surveiller le fonctionnement du service expérimental en présentant des rapports d'activité portant surtout sur le traffic et le rendement, et en outre, signifiera au Comité toute délibération à ce sujet; et

(g) À la fin de la période expérimentale d'un an le service sera maintenu jusqu'à ce que le Comité évalue les résultats du service et les conclusions du groupe déjà mentionné et détermine s'il convient de maintenir le service à l'avenir.

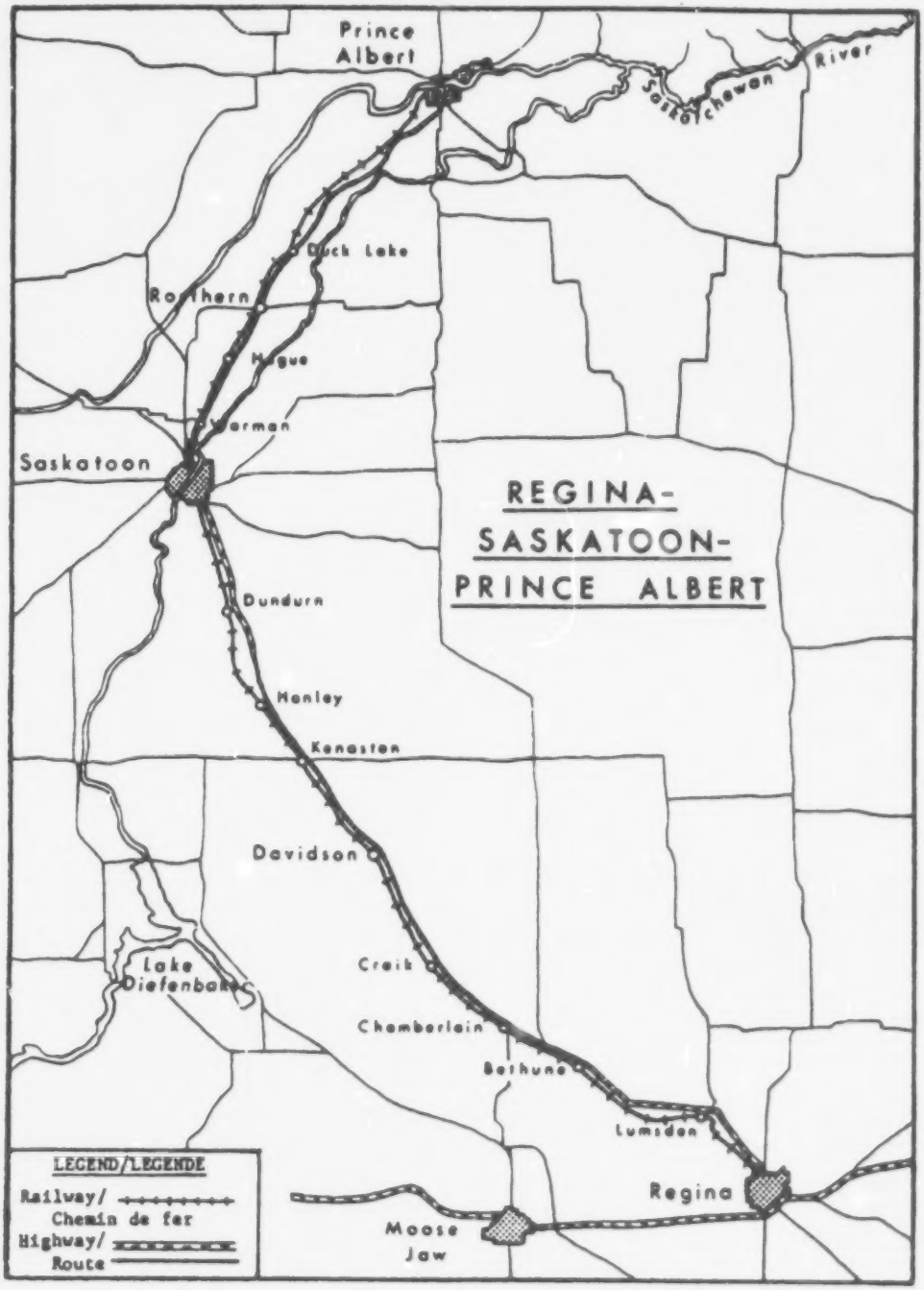
Une ordonnance de mise en vigueur du service décrit dans la présente doit être rendue en conséquence.

other interested parties, to examine the issues of intermodal coordination, infrastructure, energy, financing, etc.;

(f) VIA Rail should assist the Committee both in monitoring the experimental service by providing on-going reports, especially concerning traffic and performance, and by keeping the Committee informed of the deliberations of the above-mentioned group; and

(g) At the end of the one-year experimental period, the service should continue in operation until the Committee has evaluated the results of the experiment and the findings of the above-mentioned group and has determined whether the service should continue.

An order for the implementation of the above-described service will be issued accordingly.


Prince Albert
Saskatchewan River
Duck Lake
Rosthern
Hague
Warman
Saskatoon
REGINA-
SASKATOON-
PRINCE ALBERT
Dundurn
Manley
Kenaston
Davidson
Craik
Lake Diefenbaker
Chamberlain
Bethune
Lumsden
Regina
Moose Jaw
LEGEND/LEGENDE
Railway/
Chemin de fer
Highway/
Route

58. SASKATOON - REGINA

S.T.C. Daily Quot.	S.T.C. Daily Quot.	S.T.C. Daily Quot.	680 Daily Quot.	Central Time / Heure du Centre	683 Daily Quot.	S.T.C. Daily Quot.	S.T.C. Daily Quot.	S.T.C. Daily Quot.
			09 50	Dp Saskatoon, Sask. Ar	20 30			
17 30	13 30	08 00		Dp Saskatoon (Bus Depot/Gare d'autobus) Ar		11 35	16 20	20 20
↓	↓	(9)	(9) 10 26	Dundurn	(9) 19 49	11 06	↑	↑
↓	↓	08 44	(9) 10 42	Hanley	(9) 19 32	10 48	↑	↑
↓	↓	08 59	(9) 10 53	Kenaston	(9) 19 21	10 30	↑	↑
↓	↓	09 30	(9) 11 14	Davidson	(9) 19 01	09 50	↑	↑
↓	↓	10 01	(9) 11 30	Craik	(9) 18 43	09 26	↑	↑
↓	↓	10 25	(9) 11 47	Chamberlain	(9) 18 26	09 05	↑	↑
↓	↓	(9)	(9) 12 05	Bethune	(9) 18 09	(9)	↑	↑
↓	↓	(9)	(9) 12 24	Lumsden	(9) 17 50	(9)	↑	↑
			12 52	North Regina	17 22			
20 20	16 25	11 30		Ar Regina (Bus Depot/Gare d'autobus) Dp		08 00	13 30	17 30
			13 10	Ar Regina (Union Stn./Gare Union) Dp	17 10			

59. SASKATOON – PRINCE ALBERT

S.T.C. Daily Quot.	S.T.C. Daily Quot.	S.T.C. Daily Quot.	683 Daily Quot.	Central Time / Heure du Centre	680 Daily Quot.	S.T.C. Daily Quot.	S.T.C. Daily Quot.	S.T.C. Daily Quot.
			21 10	Dp Saskatoon, Sask. Ar	09 10			
18 00	14 30	09 00		Dp Saskatoon (Bus Depot/Gare d'autobus) Ar		12 30	15 50	19 55
			21 27	Richmond	(9) 08 54			
18 23	(9)	(9)	21 54	Warman	08 26	12 07	(9)	(9)
18 31	(9)	(9)	(9) 22 00	Osler	(9) 08 20	11 59	(9)	(9)
18 43	(9)	(9)	(9) 22 09	Hague	(9) 08 08	11 47	(9)	(9)
19 00	15 20	09 50	22 21	Rosthern	07 57	11 30	15 00	19 05
19 17	15 37	10 07	22 34	Duck Lake	07 42	11 13	14 43	18 45
20 00	16 20	10 55		Ar Pr. Albert (Bus Depot/Gare d'autobus) Dp		10 30	14 00	18 00
			23 20	Ar Pr. Albert, Sask. Dp	07 00			

Notes:

1 Ne prend pas de bagages enregistrés
9 Arrêt facultatif
13 Ne circule pas le 25 décembre
85 Billets de train valables
91 Seuls les bagages enregistrés à destination de Regina, Saskatoon et Prince-Albert sont acheminés
99 Autocar s'arrête sur la route le long du parcours

Source: Indicateur de VIA, Liaisons transcontinentales de l'Ouest, 29 octobre 1978 - 16 juin 1979

Notes:

1 No checked baggage.
9 Stops on signal.
13 Does not operate December 25.
85 Rail tickets honoured.
91 Checked baggage handled only at Regina, Saskatoon and Prince Albert.
99 Bus stops along highway.

Source: VIA Timetable, Western Transcontinental Services, October 29, 1978 - June 16, 1979.

APPENDICE III / APPENDIX III

Nombre de voyageurs payants
Prince-Albert - Saskatoon - Régina
Train nº 680
du 16 au 29 avril 1978
(Quotidien) /

Revenue Passenger Carryings
Prince Albert - Saskatoon - Regina
Train No. 680 - April 16-29, 1978
(Daily)

Gare Location	Montant On	Descendant Off	A bord Total On Board Total	Moyenne Quotidienne Daily Average
Prince-Albert	6	-	6	0.4
Duck Lake	-	-	6	0.4
Rosthern	3	-	9	0.6
Hague	-	-	9	0.6
Osler	-	-	9	0.6
Warman	-	-	9	0.6
Richmond	-	-	9	0.6
Saskatoon	123	9	123	8.8
Dundurn	-	53	70	5.0
Hanley	-	-	70	5.0
Kenaston	-	-	70	5.0
Davidson	-	2	68	4.9
Craik	-	-	68	4.9
Chamberlain	-	4	64	4.6
Bethune	-	-	64	4.6
Lumsden	-	-	64	4.6
North Regina	-	-	64	4.6
Régina / Regina	-	64	-	-
	132	132		

APPENDICE III / APPENDIX III

Nombre de voyageurs payants
Prince-Albert - Saskatoon - Régina
Train nº 680
du 16 au 29 avril 1978
(Quotidien) /

Revenue Passenger Carryings
Prince Albert - Saskatoon - Regina
Train No. 680 - April 16-29, 1978
(Daily)

Gare Location	Montant On	Descendant Off	A bord Total On Board Total	Moyenne Quotidienne Daily Average
Prince-Albert	38	-	38	2.7
Duck Lake	1	-	39	2.8
Rosthern	-	-	39	2.8
Hague	-	-	39	2.8
Osler	-	-	39	2.8
Warman	-	-	39	2.8
Richmond	-	-	39	2.8
Saskatoon	107	30	116	8.3
Dundurn	-	4	112	8.0
Hanley	-	-	112	8.0
Kenaston	-	-	112	8.0
Davidson	-	1	111	7.9
Craik	-	1	110	7.9
Chamberlain	-	3	107	7.6
Bethune	-	-	107	7.6
Lumsden	-	1	106	7.6
North Regina	-	-	106	7.6
Régina / Regina	-	106	-	-
	146	146		

APPENDICE III / APPENDIX III

Nombre de voyageurs payants
Prince-Albert - Saskatoon - Régina
Train nº 680
du 16 au 29 avril 1978
(Quotidien) /

Revenue Passenger Carryings
Prince Albert - Saskatoon - Regina
Train No. 680 - April 16-29, 1978
(Daily)

Gare Location	Montant On	Descendant Off	A bord Total On Board Total	Moyenne Quotidienne Daily Average
Régina / Regina	125	-	125	8.9
North Regina	-	-	125	8.9
Lumsden	-	1	124	8.9
Bethune	-	-	124	8.9
Chamberlain	3	-	127	9.1
Craik	1	1	127	9.1
Davidson	-	3	124	8.9
Kenaston	-	-	124	8.9
Hanley	-	-	124	8.9
Dundurn	-	-	124	8.9
Saskatoon	36	122	38	2.7
Richmond	-	-	38	2.7
Warman	-	2	36	2.6
Osler	-	-	36	2.6
Hague	-	-	36	2.6
Rosthern	-	-	36	2.6
Duck Lake	-	1	35	2.5
Prince-Albert	-	35	-	-
	165	165		

APPENDICE III / APPENDIX III

Nombre de voyageurs payants
Prince-Albert - Saskatoon - Régina
Train nº 680
du 16 au 29 avril 1978
(Quotidien) /

Revenue Passenger Carryings
Prince Albert - Saskatoon - Regina
Train No. 680 - April 16-29, 1978
(Daily)

Gare Location	Montant On	Descendant Off	A bord Total On Board Total	Moyenne Quotidienne* Daily Average*
Régina / Regina	68	-	68	5.2
North Regina	-	-	68	5.2
Lumsden	-	-	68	5.2
Bethune	-	-	68	5.2
Chamberlain	1	-	69	5.3
Craik	-	2	67	5.2
Davidson	2	-	69	5.3
Kenaston	-	-	69	5.3
Hanley	-	-	69	5.3
Dundurn	-	-	69	5.3
Saskatoon	5	67	7	0.5
Richmond	-	-	7	0.5
Warman	-	-	7	0.5
Osler	-	-	7	0.5
Hague	-	-	7	0.5
Rosthern	-	-	7	0.5
Duck Lake	-	1	6	0.5
Prince-Albert	-	-	-	-
	76	76		

*Carryings for April 23 not available

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

WATER TRANSPORT COMMITTEE

Relative à la Loi sur le pilotage, 19-20 Elizabeth II (1970/71) Chap. 52

- et -

Relative au projet de tarif de droits de pilotage de l'Administration de pilotage des Laurentides publié dans la Gazette du Canada du 7 octobre 1978, Partie I, page 6059

Répertorié: Re Administration de pilotage des Laurentides

Comité des transports par eau: J.T. Gray, (président) et L.R. Talbot.

Décision provisoire n°: WTC 2-79
Date de la décision: le 26 janvier 1979
Dossier n°: W2641.3

Transport par eau - Pratique et procedure - Allégations - Questions pertinentes et sujettes à la preuve - Est-ce que les allégations "gênent" ou "portent préjudice" en droit?

La Dominion Marine Association (D.M.A.) s'est opposée à la majoration des droits de pilotage proposée par l'Administration de pilotage des Laurentides. Conformément à une décision du Comité des transports par eau, la D.M.A. a déposé auprès du Comité un avis d'opposition amplifié. La D.M.A. a subséquemment présenté une requête en modification dudit avis. L'Administration de pilotage s'est opposée à cette requête et a également déposé une requête en autorisation en vue de radier certaines allégations faites par la D.M.A. dans son avis d'opposition amplifiée. L'Administration a prétendu que certaines allégations étaient "fausses" et "vexatoires" et pouvaient porter à croire qu'elle avait agi illégalement. L'Administration a également prétendu que d'autres allégations étaient fausses et préjudiciables et qu'elles devraient être rayées en vertu de l'article 670 des Règles générales de la Commission canadienne des transports. *L'article 670 permet à la Commission de rayer les allégations qu'elle juge susceptibles "d'empêcher, de gêner ou de retarder la juste audition de la cause au mérite..."*

Décision: *Les allégations dont on peut faire la preuve et qui sont pertinentes ne sont pas préjudiciables ou gênantes en droit.*

In the matter of the Pilotage Act, 19-20 Elizabeth II (1970/71) c. 52

- and -

In the matter of Laurentian Pilotage Authority proposed tariff of pilotage charges published in the Canada Gazette, Part I, October 7,1978 at page 6059

Indexed as: Re Laurentian Pilotage Authority

Water Transport Committee: J.T. Gray, (Chairman) and L.R. Talbot.

Interim Decision No.: W.T.C. 2-79
Date of Decision: January 26, 1979
File No.: W2641.3

Water transport - Practice and procedure - Allegations - Matters which are relevant and subject to proof - Whether "prejudical" or "embarrassing" as a matter of law.

Dominion Marine Association (D.M.A.) objected to a pilotage increase proposed by the Laurentian Pilotage Authority (Authority) and in conformity with a ruling by the Water Transport Committee (W.T.C.), filed with the W.T.C. an amplification of its objection. D.M.A. then applied for leave to amend its amplification. The Authority objected to this application and also filed a request to strike out certain of the D.M.A.'s allegations in the amplified objection. The Authority argued that certain of the allegations were "false and vexatious" and could lead others to believe the Authority had acted illegally. The Authority also argued that other allegations were "false and prejudical" and should be stricken under s. 670 of the Canadian Transport Commission General Rules. *Section 670 allows the Commission to strike allegations which "may tend to prejudice, embarrass, or delay a fair hearing of the case upon its merits..."*

Decision: *Allegations which may be proved and are relevant are not prejudical or embarrassing as a matter of law.*

Jurisprudence citée

Duryae c. Kaufman, [1910] 21 O.L.R. 161
Swain c. Mathers, [1924] O.W.N. 495

Décisions et ordonnances citées

Décision du C.T.E. n° C.T.E. 15 - 73, datée du 23 novembre 1973

Lois citées

Loi sur le pilotage, 1970-71-72 (Can.), chap. 52, art. 23(4)

Règles citées

Règles générales de la C.C.T., C.R.C. 1978, règles 440 et 670

Cases referred to

Duryae v. Kaufman, [1910] 21 O.L.R. 161
Swain v. Mathers, [1924] O.W.N. 495

Decisions and Orders referred to

W.T.C. Decision No. W.T.C. 15 - 73, dated November 23, 1973

Statutes referred to

Pilotage Act, 1970-71-72 (Can.), c. 52, s. 23(4)

Rules referred to

General Rules of the C.T.C., C.R.C. 1978, Rules 440 and 670

DÉCISION

Conformément à une décision rendue par le Comité des transports par eau le 12 décembre 1978, la Dominion Marine Association ("D.M.A."), seule opposante à la majoration des droits de pilotage proposée par l'Administration de pilotage des Laurentides (l'"Administration"), a déposé le 8 janvier 1979 auprès du Comité un avis d'opposition amplifié et le 11 janvier suivant, une requête en autorisation de modifier ledit avis. Par la suite, l'Administration a déposé le 16 janvier auprès du Comité, conformément aux règles 440 et 670 des *Règles générales de la Commission canadienne des transports*, un avis d'opposition à la requête en modification susmentionnée, ainsi qu'une requête en autorisation de radier les allégations faites par l'opposante dans son avis d'opposition amplifié. Plus tard, le 23 janvier 1979, l'Administration a présenté une requête en prorogation du délai accordé pour soumettre sa réplique audit avis.

Voici le résumé des motifs d'opposition à la requête susmentionnée en autorisation de modifier l'avis d'opposition amplifié et de radier les allégations qui y sont contenues:

1. L'Administration est d'avis que les allégations faites au sujet du versement de certaines sommes à la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent sont fausses et vexatoires et, ce qui est plus grave, peuvent porter les lecteurs de l'avis d'opposition amplifié

DECISION

In conformity with a ruling made by the Water Transport Committee dated December 12, 1978, Dominion Marine Association, ("D.M.A.") the sole objector to a pilotage increase proposed by the Laurentian Pilotage Authority, ("the Authority") filed with the Committee on January 8, 1979 an amplification of objection. On January 11, the objector filed with the Committee an application for leave to amend its amplification of objection. Following that, on January 16, the Authority filed with the Committee, pursuant to Sections 440 and 670 of the *Canadian Transport Commission General Rules*, an objection to the request for leave to amend D.M.A.'s amplification made by the objector in its amplification of objection. Subsequently, on January 23, 1979, the Authority submitted a request for extension of the time allowed to submit its answer to the amplication of objection.

The grounds for objecting to the aforesaid request for leave to amend and strike out allegations can be summarized as follows:

1. The Authority feels that the allegations made regarding the payment of certain sums to the Association of Lower St. Lawrence River Pilots, are false and vexatious and, more seriously, may lead persons reading the amplification of objection to feel that the

à croire qu'elle peut avoir alloué illégalement lesdits fonds. L'Administration demande donc que l'alinéa 9a)4) soit supprimé de l'avis d'opposition amplifié et, pour les mêmes raisons, que soit refusée l'autorisation de modifier cet avis.

2. L'Administration prétend que l'allégation selon laquelle elle délègue à la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent des pouvoirs qu'elle aurait dû se réserver, est fausse et préjudiciable parce qu'elle laisse entendre que l'Administration a agi en contravention de la *Loi sur le pilotage*. Par conséquent, l'Administration demande que soit radiée cette allégation énoncée à l'alinéa 9a)1) de l'avis d'opposition amplifié.

3. L'Administration demande la suppression de l'alinéa 9b)1) parce que l'interprétation que propose la D.M.A. de la classe 5.04 du contrat entre l'Administration et les Pilotes du Saint-Laurent Central Inc. est fausse et préjudiciable à l'Administration.

4. L'Administration sollicite aussi la suppression de l'article 10 en entier parce que:

a) la majeure partie des renseignements demandés se trouve déjà dans les documents soumis par l'Administration;

b) l'Administration ne pense pas qu'elle devrait participer à la rédaction de l'avis d'opposition de la D.M.A., cette dernière étant consciente du coût et du travail qu'une telle activité exige;

c) la D.M.A. demande des documents ayant trait aux services de pilotage obligatoire, de double pilotage et d'entrée au bassin, même lorsque le Comité a déjà fait savoir que ces questions ne relevaient pas de sa compétence;

d) les requêtes soulignées aux paragraphes 10i) et 10j) font déjà partie du contrat actuel entre l'Administration et les différents groupes;

e) les requêtes présentées par la D.M.A. ont pour but de retarder la décision du Co-

manner in which these funds were allocated may have been done illegally. The Authority therefore requests that sub-paragraph 9(a)(4) be deleted from the amplification of objection. The Authority, for the same reasons, further requests that permission for leave to amend the amplification of objection be denied.

2 The Authority claims that allegations to the effect that it delegates power to the Association of Lower St. Lawrence River Pilots, which it should itself have retained, are false and prejudicial because they suggest that the Authority acted in breach of the *Pilotage Act*. Therefore the Authority requests the striking out of that allegation contained in sub-paragraph 9(a)(1) of the amplification of objection.

3. The Authority requests the deletion of paragraph 9(b)(1) because the interpretation proposed by D.M.A. of Clause 5.04 of the contract between Laurentian Pilotage Authority and the Mid St. Lawrence River Pilots, is false and prejudicial to the Authority.

4. The Authority also requests the deletion of paragraph 10 completely because:

(a) most of the information requested is already available in the documents already submitted by the Authority;

(b) the Authority does not feel that it should contribute to the preparation of the Notice of Objection of D.M.A. because of the cost and the amount of work involved of which D.M.A. is aware;

(c) D.M.A. requests documents relating to the compulsory pilotage, double pilotage and docking services even when the Committee has already indicated that it has no jurisdiction in those areas;

(d) the requests outlined in subsection 10(i) and (j) are already included in the current contract between the Authority and the different groups;

(e) the requests submitted by D.M.A. are designed to delay the Decision of the Com-

mité et de ce fait, la date d'entrée en vigueur du tarif déposé par l'Administration.

La règle 670 des *Règles générales de la Commission canadienne des transports* se lit comme suit:

> La Commission peut, à certaines conditions ou autrement, autoriser toutes modifications aux procédures, ou ordonner qu'en soit modifiée ou rayée toute partie qu'elle juge être susceptible d'empêcher, de gêner ou de retarder la juste audition de la cause au mérite; et toutes les modifications que la Commission juge nécessaires pour pouvoir entendre et déterminer la véritable question en litige devront être effectuées.

Au départ, il importe de déterminer la signification des mots "toute partie qu'elle juge être susceptible d'empêcher, de gêner ou de retarder la juste audition". Une requête visant à radier une allégation avait été présentée dans le cadre de l'affaire *Duryae c. Kaufman*, [1910] 21 O.L.R. 161 et le tribunal a statué ce qui suit (page 168):

> [Traduction] Aucun plaidoyer ne peut être jugé susceptible de nuire s'il avance seulement des faits pouvant être prouvés; la partie adverse peut être perplexe, surprise, effrayée, confuse, troublée, ennuyée, déconcertée, et inquiétée par un tel plaidoyer, mais au point de vue juridique, elle ne peut en être gênée. Cependant, aucun plaidoyer ne devrait exposer un fait susceptible de porter préjudice à l'autre partie s'il ne peut être prouvé.

Dans le cadre de l'affaire *Swain c. Mathers*, [1924] O.W.N. 495, une partie avait présenté une requête en vue de radier une allégation selon laquelle l'accusé avait "[traduction]...subrepticement, clandestinement et secrètement été de connivence afin de débaucher la femme du requérant..." on a énoncé la définition suivante:

> [Traduction] Un plaidoyer est pertinent s'il expose un fait susceptible d'être prouvé au procès; et s'il est pertinent, il n'est pas gênant en droit.

mittee and thereby the effective date of the tariff filed by the Authority.

Section 670 of the *Canadian Transport Commission General Rules* reads as follows:

> The Commission may, upon terms or otherwise, allow any of the proceedings to be amended, or may order to be amended or struck out any matters which, in the opinion of the Commission, may tend to prejudice, embarrass, or delay a fair hearing of the case upon its merits; and all such amendments shall be made as may, in the opinion of the Commission, be necessary for the purpose of hearing and determining the real question in issue between the parties.

At the outset it is necessary to determine the meaning of the words "any matters which may tend to prejudice, embarrass, or delay a fair hearing". In *Duryae v. Kaufman*, [1910] 21 O.L.R. 161, where a motion to strike out an allegation had been presented, the Court found, at p. 168:

> No pleading can be said to be embarrassing if it alleges only facts which may be proved - the opposite party may be perplexed, astonished, startled, confused, troubled, annoyed, taken aback, and worried by such a pleading, but in a legal sense he cannot be embarrassed. But no pleading should set out a fact which would not be allowed to be proved that is embarrassing.

In *Swain v. Mathers*, [1924] O.W.N. 495 where a party had presented a motion to strike out an allegation that the defendant had "surreptitiously, clandestinely and secretly connived to debauch the wife of the plaintiff", it is said:

> Where a pleading sets out a fact upon which evidence may be given at the trial, this makes it relevant; and being relevant, it is not embarrassing in law.

Il appartient au Comité de décider, dans le cas où il choisirait de tenir une audience publique, si la D.M.A. pourrait être autorisée à prouver les affirmations figurant aux alinéas 9a)4), 9a)1), 9b)1) et à l'article 10 de son avis d'opposition amplifié. Dans la décision antérieure *C.T.E. 15-73* portant sur la requête présentée par la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent en vue du rejet en bloc des allégations dépassant, de l'avis de la Corporation, la compétence de la Commission conformément au paragraphe 23(4) de la *Loi sur le pilotage*, le Comité s'est prononcé comme suit:

> En ce qui concerne les allégations ou motifs attaqués en droit, qui figurent aux oppositions de la Fédération Maritime et Dominion Marine, nous n'estimons pas qu'ils devraient être rejetés sans autre forme, ainsi que le demande la Corporation des pilotes. L'Administration de pilotage des Laurentides n'est évidemment pas comptable de sa gestion à la Commission, mais cela ne signifie pas que la Commission excéderait ses pouvoirs en admettant ou entendant des dépositions portant sur cette gestion. Les faits qui peuvent être portés à notre attention dans le cours d'une enquête effectuée en application de l'article 23(4) de la *Loi sur le pilotage* peuvent avoir un rapport direct et obligé avec notre enquête. La Commission a le pouvoir et l'obligation de trancher ces questions de fait, mais elle doit bien sûr le faire dans les limites qui lui sont tracées par la Loi.

Après étude, et tout en réservant sa décision au sujet de la ligne de conduite qu'il peut juger nécessaire d'adopter dans l'avenir dans la conduite de cette enquête, le Comité est d'avis que les allégations énoncées aux alinéas 9a)4), 9a)1), 9b)1) de l'avis d'opposition amplifié représentent des questions que la D.M.A. pourrait prouver dans le cas où le Comité déciderait de tenir une audience publique et non des questions, de l'avis de celui-ci, susceptibles d'empêcher, de gêner ou de retarder la juste audition de la cause au mérite. La requête en vue de radier lesdites allégations est par conséquent rejetée.

Quant aux points soulevés au paragraphs 13 de la requête en vue de radier les diverses allégations contenues dans l'avis d'opposition ampli-

It is for the Committee to decide whether, in the event that it chooses to hold a public hearing, the D.M.A. could be allowed to prove the allegations contained in sub-paragraphs 9(a)(4), 9(a)(1), 9(b)(1) and 10 of its amplification of objection. In a previous Decision, *W.T.C. 15-73*, where the Corporation of the Lower St. Lawrence Pilots was requesting the rejection outright of the allegations which were in the Corporation's opinion *ultra vires* of the jurisdiction of the Commission under Section 23(4) of the *Pilotage Act*, the Committee ruled as follows:

> As for the allegations or grounds found in the objections of the Shipping Federation and the Dominion Marine Association which were disputed in law, we do now find that they should be rejected outright, as the Corporation of Pilots requests. The Laurentian Pilotage Authority is not, of course, accountable to this Commission for their management, but this does not mean that it is *ultra vires* of the Commission to receive or hear evidence pertaining to such management. Facts that may be brought to our attention in the course of an investigation pursuant to s. 23(4) of the *Pilotage Act* may be quite relevant and necessary to our investigation. The Commission has the power and duty to determine such matters of fact; it must, of course, exercise that power within the limits imposed on it by statute.

Upon review, and while reserving its decision as to the further course of action it may deem necessary to take in the conduct of its investigation, the Committee is of the opinion that the allegations contained in sub-paragraphs 9(a)(4), 9(a)(1), 9(b)(1) of the amplification of objection of D.M.A., are matters which, in the event that the Committee decides to hold a public hearing, D.M.A. could be allowed to prove and are not matters which, in the opinion of the Committee, may tend to prejudice, embarrass, or delay a fair hearing of the case upon its merits. The request to strike out allegations contained in the said sub-paragraphs 9(a)(4), 9(a)(1), 9(b)(1) is, accordingly, dismissed.

With respect to those matters contained in paragraph 13 of the application to strike out various allegations contained in the amplification of

fié, le Comité, après étude de l'article 10 dudit avis, est d'avis que la D.M.A. veut simplement suggérer des renseignements que le Comité pourrait vouloir obtenir et distribuer dans la conduite plus approfondie de son enquête. Le Comité n'interprète pas cet article comme une requête particulière en vue de sommer la partie intéressée de produire et d'examiner des documents. Par conséquent, il n'estime pas qu'il y a lieu d'autoriser la requête visant à radier l'article 10 de l'avis d'opposition de la D.M.A.

Pour ce qui est de la requête en autorisation de modifier l'avis d'opposition amplifié de la D.M.A., le Comité croit que la modification proposée ne peut que contribuer à éclaircir l'alinéa 9a)4). Par conséquent, cette requête est agréée.

En ce qui concerne la requête en prorogation du délai accordé à l'Administration pour soumettre sa réponse à l'avis d'opposition amplifié, le Comité reconnait le besoin de l'Administration de prendre connaissance de la présente décision provisoire avant de mettre la touche finale à sa réponse et accorde par les présentes une prorogation jusqu'au 2 février 1979.

objection, the Committee, having considered parapraph 10 of such amplification of objections, takes the view that D.M.A. is merely suggesting information that the Committee might wish to acquire and distribute in the further conduct of its investigation. The Committee does not interpret paragraph 10 as a specific request to order production and inspection of documents. Consequently, it is the opinion of the Committee that it should not grant the motion to strike out paragraph 10 of the amplification of objection of the D.M.A.

As to the request for leave to amend the amplification of objection of D.M.A., the Committee is of the opinion that the amendment only contributes to the clarification of sub-paragraph 9(a)(4). Therefore the application for amendment to the amplification of objection of D.M.A. is granted.

As to the request for extension of the time allowed to submit its answer to the amplification of objection, the Committee recognizes the need of the Authority to be provided with this interim decision prior to finalizing its answer and hereby grants an extension to February 2nd, 1979.

COMITÉ DE RÉVISION

REVIEW COMMITTEE

Relative à la requête présentée par l'Association des transitaires internationaux canadiens inc. ("A.T.I.C.") en révision d'une décision, transmise par télex, dans laquelle le Comité des transports aériens ne rejetait pas les modifications apportées par Air Canada, à son tarif TS-9, CCT(A) n° 126, Air Freight Special and Terminal Services

Répertorié: Re Association des transitaires internationaux inc.

Comité de révision: G. Roberge, c.r. (président), D.H. Jones, c.r. et J. Magee.

Date de la décision: le 12 avril 1979
Dossier n°: 7-A1-46

Transport aérien - Transitaires de marchandises sous scellés - Modification du tarif - Nature de service assuré - Si tarif injuste et déraisonnable.

Air Canada a déposé auprès du Comité des transports aériens (C.T.A.) une modification tarifaire prévoyant, entre autres, l'imposition aux transitaires d'un tarif en vertu d'une clause d'exception de son tarif général. Le nouveau tarif visait les marchandises reçues sous scellés, lesquelles n'étaient pas auparavant assujetties au tarif. Certains membres de l'Association des transitaires internationaux canadiens inc. (A.T.I.C.) ont déposé une protestation auprès du C.T.A. Ayant informé Air Canada, le C.T.A. a autorisé les nouveaux tarifs.

L'A.T.I.C. en a appelé au Comité de révision au motif que le nouveau tarif n'était pas "juste et raisonnable" tel que requis par le par. 45(1) du Règlement sur les transporteurs aériens. *L'A.T.I.C. argue, entre autres, qu'Air Canada n'offre pas un service en contrepartie du nouveau tarif et que par surcroît, les transitaires se chargent de la manutention des marchandises sous scellés dans les entrepôts. L'A.T.I.C. a également prétendu que les opérations auxquelles s'applique le tarif ressortissaient aux services de dédouanement et non à des services de transport.*

Décision: *La preuve démontre qu'une partie suffisante des services assurés par Air Canada eu égard au tarif d'exception des marchandises sous scellés ressort aux activités de transport. L'opposante n'a pas réussi à démontrer que le tarif était injuste et déraisonnable.*

In the matter of an application by the Canadian International Freight Forwarders Association ("C.I.F.F.A.") for review of an Air Transport Committee telex decision which did not disallow a revision by Air Canada to its Air Freight Special and Terminal Services Tariff No. TS-9, CTC(A) No. 126

Indexed as: Re Canadian Freight Forwarders Association

Review Committee: G. Roberge, Q.C. (Chairman), D.H. Jones, Q.C. and J. Magee.

Date of Decision: April 12, 1979
File No.: 7-A1-46

Air transport - Freight forwarders of in-bond shipments - Tariff revision - Nature of services provided - Whether unjust and unreasonable charge.

Air Canada filed an amendment to its tariff schedule with the Air Transport Committee (A.T.C.). The amendment provided, inter alia, *a minimum charge to freight forwarders for an exception to its general charge. The new charge was for shipments received in bond, not previously subject to charge. Some members of the Canadian International Freight Forwarders Association (C.I.F.F.A.) filed a protest with the A.T.C. Following communications with Air Canada, the A.T.C allowed the new charges.*

C.I.F.F.A. appealed to the Review Committee, on the ground that the new charge was not "just and reasonable" as required by s. 45(1) of the Air Carrier Regulations. *C.I.F.F.A. argued,* inter alia, *that Air Canada was not providing a service for the new charge and maintained that freight forwarders undertook all handling and warehousing of in- bond shipments. C.I.F.F.A. also alleged that the processes to which the charge was applied were customs services and not transportation.*

Decision: *The evidence shows that a sufficient portion of the services Air Canada performs in relation to the in- bond exception charge are in the nature of transport. The objector failed to meet the onus of showing that the charge was unjust and unreasonable.*

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance du C.R. n° 1978-2, datée du 20 septembre 1978

Lois citées

Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, chap. A-3, art. 14 et 19

Règlements cités

Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3, par. 45(1)

Comparutions

William I. Miller, c.r, pour l'A.T.I.C.; Guy Delisle pour Air Canada; Denis J.E. Scott pour la Commission canadienne des transports.

Decisions and Orders referred to

R.C. Order No. 1978-2, dated September 20, 1978

Statutes referred to

Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3, ss. 14 and 19

Regulations referred to

Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3, s. 45(1)

Appearances

William I. Miller, Q.C., for C.I.F.F.A.; Guy Delisle for Air Canada; Denis J.E. Scott for the Canadian Transport Commission.

DÉCISION

Introduction

Le 1er octobre 1974 marquait l'entrée en vigueur d'une modification de la section 9 du tarif d'Air Canada TS-9, CCT(A) n° 126, *Air Freight Special and Terminal Services*. Depuis cette date, ladite section prévoyait ce qui suit:

Frais de service d'aérogares et d'entrepots pour les importations, à l'exception des transports de marchandises sous scellés:

· jusqu'à concurrence de 2 000 lb	par 100 lb ou par fraction de 100 lb	$0.50
· envois de 100 lb chacun	par 100 lb ou par fraction de 100 lb	$0.35
· tarif de base	par envoi	$5.00

À cette époque, Air Canada ne demandait rien lors du transport des marchandises sous scellés.

Vers le 11 mai 1978, Air Canada déposait auprès du Comité des transports aériens (ci-après désigné par le sigle "C.T.A.") une modification à son tarif TS-9, CCT(A) n° 126, comportant une révision de la section 9, qui devait entrer en vigueur le 1er juillet 1978. La section 9 modifiée prévoyait ce qui suit:

Frais de service d'aérogares et d'entrepots pour les importations, sauf exception mentionnée:

par 100 lb ou par fraction de 100 lb		$0.65
tarif de base	par envoi	$7.50

DECISION

Introduction

On October 1, 1974, an amendment to Section 9 of Air Canada's Air Freight Special and Terminal Services Tariff No. TS-9, CTC(A) No. 126, came into effect. From that date on, Section 9 reads as follows:

Import termination and warehouse processing charges, except shipments removed in bond:

· up to 2000 lbs.	per 100 lbs. or fraction thereof	$0.50
· each individual 100 lbs.	per 100 lbs. or fraction thereof	$0.35
· minimum charge	per shipment	$5.00

At that time, no charge was assessed by Air Canada when a shipment was removed in bond.

On or about May 11, 1978, Air Canada filed with the Air Transport Committee, (hereinafter referred to as the "A.T.C.") an amendment to its Tariff No. TS-9, CTC(A) No. 126, including an amendment to Section 9, to become effective July 1, 1978. Section 9 then read as follows:

Import termination and warehouse processing charges, except as noted:

per 100 lbs. or fraction thereof		$0.65
minimum charge	per shipment	$7.50

Exception:	transfert de marchandises sous scellés - par 100 lb ou par fraction de 100 lb	$0.15
	tarif de base	$2.50

À partir du 1er juillet, Air Canada avait donc l'intention de percevoir un tarif pour le transport des marchandises sous scellés.

Quelque 38 membres de l'Association des transitaires internationaux canadiens inc. (ci-après désignée par le sigle "A.T.I.C.") ont déposé une protestation à l'égard de la clause *EXCEPTION* de la section 9 dudit tarif auprès du C.T.A., lequel en a informé Air Canada, dans un télex du 2 juin 1978, lui faisant part des motifs invoqués par les membres de l'A.T.I.C., et l'invitant à présenter ses commentaires relativement à la protestation, ce qu'Air Canada a fait, dans un télex du 6 juin 1978. Lesdits commentaires n'ont été communiqués ni à l'A.T.I.C., ni à ses membres.

Dans un télex du 29 juin 1978, le C.T.A. informait Air Canada et les membres de l'A.T.I.C. qui avaient déposé une protestation, qu'il avait décidé d'autoriser l'entrée en vigueur le 1er juillet 1978 des nouveaux tarifs majorés, tels que déposés.

Dans un télex du 12 juillet 1978, l'A.T.I.C. déposait auprès du Comité de révision de la Commission canadienne des transports une demande de révision de la décision du C.T.A., à laquelle Air Canada s'est opposée. Le 12 septembre 1978, le Comité de révision ordonnait qu'il y avait lieu de réviser ladite décision du C.T.A., compte tenu tout particulièrement du fait que les commentaires d'Air Canada au sujet de la protestation des membres de l'A.T.I.C. n'avaient jamais été communiqués ni à ces derniers ni à l'Association. Il était précisé dans l'ordonnance que l'on procéderait à la révision par voie d'une audience publique qui serait tenue à Ottawa. Les formalités à suivre préalablement à l'audience y étaient également énoncées.

Le 4 janvier 1979, soit une fois la cause en état, le Comité de révision donnait avis que l'audience serait tenue le 13 février 1979.

Protestation des membres de l'A.T.I.C.

Lorsque le C.T.A. a étudié la modification du tarif d'Air Canada, les membres de l'A.T.I.C. ont invoqué les raisons suivantes dans leurs télex de

Exception:	shipments removed in bond per 100 lbs. or fraction thereof	$0.15
	minimum charge	$2.50

Thus, from July 1 and onward, Air Canada was going to assess a charge for a shipment removed in bond.

Some 38 members of the Canadian International Freight Forwarders Association (hereinafter referred to as "C.I.F.F.A.") filed with the A.T.C. a protest in respect of the *"EXCEPTION"* portion of Section 9. By telex dated June 2, 1978, the A.T.C. informed Air Canada of the protest filed and of the reasons advanced by C.I.F.F.A. members for their protest, and the A.T.C. invited Air Canada to submit its comments on the protest. By telex dated June 6, 1978, Air Canada filed its comments on the protest. Air Canada's comments were not communicated to C.I.F.F.A. or its members.

By telex dated June 29, 1978, the A.T.C. advised Air Canada and the C.I.F.F.A. members who had filed a protest, of its decision to allow the new and increased charges to become effective on July 1, 1978 as filed.

By telex dated July 12, 1978, C.I.F.F.A. applied to the Review Committee of the Canadian Transport Commission for a review of the A.T.C.'s decision. Air Canada opposed the application for review. On September 12, 1978, the Review Committee ordered that the A.T.C.'s decision ought to be reviewed, particularly in view of the fact that Air Canada's comments on C.I.F.F.A. members' protest were never communicated to C.I.F.F.A. or its members. The Order went on to say that the review would be conducted by way of a public hearing to be held in Ottawa. The Order also set out the procedures to be followed prior to the hearing.

On January 4, 1979, all pleadings being closed, the Review Committee gave notice that the hearing would be held on February 13, 1979.

The Protest

When the A.T.C. deliberated on the Air Canada tariff amendment, the following reasons had been advanced in telexes filed by C.I.F.F.A.

protestation à l'égard de la clause d'EXCEPTION de la modification projetée de la section 9:

[Traduction]

1. Après avoir consulté les compagnies aériennes sur les questions d'entreposage, les transitaires ont aménagé des entrepôts, évitant ainsi aux compagnies aériennes l'obligation d'agrandir les leurs pour recevoir le surplus de trafic, et leur permettant de réduire leurs frais d'exploitation, tandis que ceux des transitaires augmentaient.

2. Les compagnies aériennes ont insisté pour que les transitaires fournissent tout le matériel de manutention du fret au sol. À cette fin, ces derniers ont fait d'importantes dépenses qui ne pourront être recouvrées avant de nombreuses années.

3. En raison de l'inflation, Air Canada veut majorer ses taux de service d'aérogares, qui passeraient ainsi de $5 à $7.50 pour le tarif de base, et de $0.50 à $0.65 par 100 lb, soit une augmentation respective de $2.50 et de $0.15. En vertu de la clause d'EXCEPTION, les transitaires devront verser un tarif de base de $2.50, et $0.65 par 100 lb. Comment ferons-nous pour augmenter nos propres revenus, compte tenu de l'inflation?

(Cette citation est extraite d'un télex qui nous est parvenu le 29 mai 1978 de la part de Alex Little, vice-président de la firme Murray and Robinson Ltd., et résume l'essentiel d'un certain nombre d'autres télex qu'ont envoyés les membres de l'A.T.I.C.)

Une quatrième raison a été invoquée par quelques membres de l'A.T.I.C.:

[Traduction] Pourquoi pénaliser les transitaires qui s'occupent en fait de la manutention du fret, alors qu'aucun frais n'est demandé par la compagnie aérienne pour les transferts interlignes.

(Citation extraite d'un télex du 31 mai 1978 envoyé par Bruno Locher, président de la firme Robinson Heath Western Limited.)

members in support of their protest respecting the EXCEPTION portion in the proposed amendment to Section 9:

1. Forwarders consulted with airlines on warehousing and as forwarders developed warehouse, airlines were not required to go to the expense of warehouse expansion to handle increase traffic thus reduced airlines costing. Increase forwarder costing.

2. Airlines insisted forwarders secure full handling ground equipment to handle freight which forwarders did at great expense with many years required to recover.

3. Due inflation - airlines want increase in terminals from 5.00 minimum to 0.50 cents CWT to 7.50 minimum, 0.65 CWT - 2.50 or 0.15 increase. Forwarders will be charged under "exception" 2.50, 0.65 CWT -- How can we increase our revenue due to inflation?

(The above quotation, from a telex received on May 29, 1978 from Alex Little, Vice-President, Murray and Robinson Ltd., is found in more or less the same words in a number of other telexes from C.I.F.F.A. members.)

A fourth reason was advanced by a few C.I.F.F.A. members:

Why penalize the forwarder for actually handling the cargo, whilst for transfers between airlines the physical handling of the freight is undertaken by the airline without charge.

(Quoted from a telex dated May 31, 1978 from Bruno Locher, President of Robinson Heath Western Limited.)

Dans un télex du 6 juin 1978, Air Canada a répondu à la protestation dans les termes suivants:

> [Traduction] Les dépenses d'aérogares ont considérablement augmenté depuis 1974. Compte tenu de la nécessité de les recouvrer et du travail accompli pour assurer ce service aux courtiers, il nous est apparu raisonnable de leur imposer un tarif. Les transporteurs reconnaissent et apprécient les efforts des courtiers, mais il nous est impossible d'obtenir d'eux pleine compensation malgré notre méthode de calcul des frais, laquelle permet aux courtiers de les faire assumer par leur clientèle. Dans l'éventualité d'une consolidation, notre taux de 15 cents par 100 lb serait plus que recouvré par les courtiers qui en feraient assumer les frais par leur clientèle ou demanderaient un tarif par envoi, en vertu de la consolidation. Nous soutenons que dans les circonstances actuelles, les taux et les tarifs qui ont été déposés auprès de la Commission canadienne des transports correspondent à une demande juste et raisonnable de la part du transporteur aérien

Dans sa décision, le C.T.A. n'a donné aucune explication de son rejet de la protestation.

Dans son *ordonnance n° 1978-2*, le Comité de révision a demandé aux parties en cause d'exposer de nouveau leur position respective, et a en outre ordonné à l'A.T.I.C. de faire savoir les motifs de sa protestation et d'expliquer en quoi la modification tarifaire déposée par Air Canada violait les dispositions du *Règlement sur les transporteurs aériens*.

Dans son énoncé de position, l'A.T.I.C. trouvait regrettable qu'Air Canada ne l'ait pas consultée avant d'introduire une clause d'exception dans la section 9 de son tarif TS-9. Elle déplorait en outre le fait que le bulletin tarifaire émis par la compagnie aérienne ne correspondait pas exactement à la modification qu'elle avait déposée auprès de la Commission canadienne des transports. Nous étions d'avis que ces arguments n'étaient pas pertinents et nous en avons informé les parties au début de l'audience publique.

Dans son énoncé, l'A.T.I.C. avait soulevé deux points, à savoir si:

By telex dated June 6, 1978, Air Canada replied to the protest, as follows:

> Terminal costs have increased substantially since last increase in 1974, in order to recover increases in terminal charges and fees and in view of the work performed to provide this service to brokers it was considered reasonable they should be assessed a fee. The carriers realize and appreciate the efforts of the brokers but these do not fully compensate carriers notwithstanding our method of charging the brokers, allow them to pass their charge to their customers where in the event of consolidation our rate of 15 cents per 100 lbs. is more than covered by the broker passing charges to his customer or a fee per shipment within the consolidation. We submit that in the current circumstances the charges and fees filed with the C.T.C. meet the just and reasonable requirement of the air carrier.

The A.T.C., in dismissing the protest, gave no reasons for its decision.

The Review Committee, in its *Order No. 1978-2*, called upon the parties to re-state their respective positions, and more particularly ordered C.I.F.F.A. to indicate the reasons for its protest and to indicate in what way(s) the tariff revision filed by Air Canada violated the provisions of the *Air Carrier Regulations*.

In its Statement of Position, C.I.F.F.A. deplored the fact that Air Canada did not consult C.I.F.F.A. prior to introducing a charge in respect of the exception portion in Section 9 of Tariff No. TS-9. In addition, C.I.F.F.A. lamented the fact that a Freight Tariff Bulletin issued by Air Canada did not accurately reflect the tariff amendment as filed with the Canadian Transport Commission. We were of the view that these arguments were irrelevant and we so informed the parties at the outset of the public hearing.

C.I.F.F.A.'s Statement went on to identify two issues:

1) la clause d'exception de la section 9 du tarif TS-9 d'Air Canada était juste et raisonnable; et

2) le C.T.A. pouvait autoriser le tarif d'exception, d'après les pièces et les témoignages présentés.

Dans son énoncé, l'A.T.I.C. prétendait qu'il incombait à Air Canada de démontrer non seulement au C.T.A., mais aussi au Comité de révision, que le tarif d'exception était juste et raisonnable. Dès le début de l'audience publique, nous avons fait savoir à l'A.T.I.C. que nous ne partagions pas son opinion quant au fardeau de la preuve. Nous avons souligné qu'au stade où nous étions, il incombait plutôt à l'A.T.I.C. de convaincre le Comité de révision qu'il y avait lieu de révoquer ou de modifier la décision du C.T.A.

Dans son énoncé, l'A.T.I.C. a qualifié le tarif d'exception non seulement d'injuste et de déraisonnable, mais aussi de préjudiciable à l'intérêt public.

L'A.T.I.C. a ensuite fait valoir (dans son énoncé) que la justification qu'Air Canada avait donnée au C.T.A. était fondée en vertu d'un service assuré aux courtiers. L'A.T.I.C. était d'avis que les transitaires n'étaient pas compris dans le mot "courtier". Au début de l'audience publique, l'avocat de la Commission canadienne des transports a demandé à l'A.T.I.C. de rectifier si nécessaire son interprétation voulant qu'un transitaire puisse assurer des services de courtage dans le cadre de ses activités. Au cours de l'audience, l'A.T.I.C. n'a en aucune façon contesté l'interprétation de l'avocat de la Commission, et n'a pas fait mention, dans son plaidoyer final, de la distinction entre courtier et transitaire qu'elle avait fait valoir dans son énoncé de position. Nous aurions tranché que la distinction faite entre transitaire et courtier n'était pas pertinente dans le cas qui nous occupait, mais il appert que l'A.T.I.C. ait elle-même reconnu ce fait en n'insistant pas sur ce point au cours de l'audience.

L'A.T.I.C. a en outre déclaré dans son énoncé de position que les motifs invoqués par Air Canada pour justifier la modification de son tarif devant le C.T.A. étaient mal fondés, inapplicables, non pertinents et sans valeur, et ce, pour les raisons suivantes:

(1) whether the exception charge portion of Section 9 of Air Canada's Tariff No. TS-9 is just and reasonable; and

(2) whether on the evidence before it the A.T.C. had any basis upon which to allow the exception charge.

C.I.F.F.A., in its Statement, argued that the onus was on Air Canada to establish not only before the A.T.C. but also before the Review Committee that the exception charge is just and reasonable. We pointed out to C.I.F.F.A. at the beginning of the public hearing our disagreement with C.I.F.F.A.'s perspective of the burden of proof. We believed that at this stage in the proceedings the onus was on C.I.F.F.A. to convince us, the Review Committee, that on the merits we should reverse or modify the A.T.C.'s decision.

The C.I.F.F.A. Statement qualified the exception charge not only as "unjust and unreasonable", but also as "prejudicial to the public interest".

C.I.F.F.A. then argued, (in its Statement), that the justification provided by Air Canada to the A.T.C. was expressed in terms of a service being provided to "brokers"; C.I.F.F.A. took the position that freight forwarders are not included in the term "broker". At the beginning of the public hearing, counsel for the Canadian Transport Commission called upon C.I.F.F.A. to correct, if necessary, his understanding that a freight forwarder may, in addition to other services, perform the services of a broker. During the public hearing, C.I.F.F.A. did not, either in its evidence or in its argument, contest Commission counsel's understanding; nor for that matter did C.I.F.F.A., in its final argument, allude to the argument made in its written Statement concerning the broker/freight forwarder distinction. We would have ruled that the distinction between a freight forwarder and a broker was irrelevant in this case, however it would appear that C.I.F.F.A. acknowledged the irrelevancy by not pressing this argument at the hearing.

C.I.F.F.A. further submitted, in its Statement of Position, that the reasons that Air Canada had advanced before the A.T.C. to justify the tariff amendment were "ill-founded, inapplicable and irrelevant and without merit" for the following reasons:

1. L'argument d'Air Canada voulant que les dépenses d'aérogares aient augmenté s'applique à la section 9 du tarif en général, mais non à la clause d'exception de ladite section.

2. Air Canada ne fournit aucun service qui justifie le tarif d'exception.

3. Air Canada obtient compensation, du fait que les transitaires assurent maintenant des services d'entreposage et qu'ils ont fait l'acquisition de matériel de manutention au sol.

4. L'argument d'Air Canada selon lequel les transitaires font supporter les frais par leur clientèle n'est pas valable, car le transporteur ne tient pas compte des pertes qui découlent de cette pratique, et que doivent subir les transitaires.

5. Dans son argumentation, Air Canada ne tient pas compte de l'ensemble de l'industrie des transports, y compris les transitaires, et ne parvient donc pas à prouver que son tarif d'exception est juste et raisonnable.

Tant dans son énoncé de position qu'au cours de l'audience, l'A.T.I.C. a donné des explications détaillées sur son troisième point, faisant valoir qu'Air Canada avait obligé les transitaires à prendre en charge les services d'entreposage et à acquérir du matériel de manutention au sol. Nous sommes encore une fois d'avis que ce point est hors de cause, qu'il soit fondé ou non. Un deuxième point résultant du premier et soulevé par l'A.T.I.C. est cependant bel et bien pertinent, à savoir que le service pour lequel Air Canada exige un tarif en vertu de la clause d'exception de la section 9 serait en fait assuré par les transitaires, et non par Air Canada.

C'est dans l'optique qu'un prix est demandé alors qu'aucun service n'est effectivement fourni, que l'A.T.I.C. a avancé, dans les derniers paragraphes de son énoncé de position, que le tarif d'exception n'était pas "compensatoire". Et pour notre part, il s'agissait là du seul point pertinent: pour quel service en effet Air Canada demande-t-elle un tarif d'exception? Afin de s'assurer que les parties portent leur attention sur cette question, l'avocat de la Commission leur a demandé, plus particulièrement à Air Canada, de préciser quel service la compagnie aérienne

1. Air Canada's argument that terminal costs have increased is relevant to Section 9 of the tariff generally, but irrelevant to the exception portion of Section 9.

2. Air Canada is not performing a service to justify the exception charge.

3. Air Canada is compensated by the fact that freight forwarders have undertaken the responsibility of providing warehouse services and acquiring ground-handling equipment.

4. Air Canada's argument that freight forwarders can pass on the charge to their customers is irrelevant because it ignores the loss sustained by freight forwarders as a result of the "pass-on".

5. Air Canada's arguments fail to take into consideration the entire transportation industry, including freight forwarders, and therefore does not meet the objective test as to whether the exception charge is just and reasonable.

C.I.F.F.A. elaborated on its third reason as stated above, both in its written Statement and during the public hearing, by contending that freight forwarders were forced by Air Canada to assume responsiblity for warehousing services, and to assume responsibility for acquiring ground-handling equipment. Again, we are of the opinion that this contention, whether it be true or not, is irrelevant to the matter under review. What is relevant, however, is the secondary argument flowing from the above, namely the argument that the service for which Air Canada is assessing a charge under the exception portion of Section 9 is performed by the freight forwarders, not by Air Canada.

It is in the sense that a charge is being assessed where no service is being performed, that C.I.F.F.A., in the closing paragraphs of its Statement of Position alleged that the exception charge was not "compensatory". And, as far as we were concerned, that was the only pertinent issue: what service is performed by Air Canada for which it is assessing the exception charge? To make sure that the parties would focus on this issue, counsel for the Commission called upon the parties, and more particularly Air Canada, to "make it clear what service it is that they

assurait pour justifier l'application d'un taux et d'expliquer la distinction entre le service assuré en vertu de la règle 9 et celui fourni en vertu de la clause d'exception.

En réponse à la question que le Comité de révision avait posée dans son *ordonnance n° 1978-2*, l'A.T.I.C. précisait que selon elle, Air Canada violait le paragraphe 45(1) du *Règlement sur les transporteurs aériens*, lequel prévoit ce qui suit:

> Tous les taux, les modalités et les conditions de transport établis par un transporteur aérien doivent être justes et raisonnables et doivent toujours, dans des circonstances et conditions sensiblement analogues et à l'égard de tout le transport du même genre, être imposés de la même façon à toutes personnes au même taux.

Dans son énoncé de position, Air Canada a fait valoir que le tarif d'exception était justifié, puisqu'elle n'était plus en mesure d'absorber la hausse du coût du service et des aérogares, ce pourquoi il lui était apparu nécessaire de la faire assumer par ceux qui tirent avantage du service. Air Canada a souligné que l'A.T.I.C. y était pour beaucoup dans sa décision de majorer ses prix de service et d'aérogares. La compagnie a cité l'extrait suivant d'une lettre du 9 janvier 1978 que lui avait envoyée l'A.T.I.C.:

> [Traduction] Nos membres constatent que leurs dépenses d'exploitation ont considérablement augmenté ces deux dernières années, alors que les frais d'aérogares n'ont pas changé durant cette période. Nous pensons qu'Air Canada doit avoir à faire face au même problème et qu'elle devrait, en tant que transporteur national, prendre l'initiative de majorer les tarifs d'aérogares.

La lettre susmentionnée a été déposée à titre de pièce (Air Canada-2) au cours de l'audience publique.

Dans son énoncé, Air Canada a reconnu tirer des profits des services qu'assurent les transitaires. La compagnie a cependant fait valoir que l'écart de prix qui existe entre ce qu'elle demande au public pour faire passer des marchandises en douane dans ses entrepôts (soit $0.65 par 100 lb, avec un tarif de base de $7.50) et ce qu'elle exige des transitaires lorsque les mar-

are performing for which they are charging a rate and establish the distinction between the service performed under Rule 9 and the service performed under the exception".

In response to the directive of the Review Committee in its *Order No. 1978-2*, C.I.F.F.A. identified Section 45(1) of the *Air Carrier Regulations* as the provision being violated by Air Canada. Section 45(1) provides as follows:

> All tolls and terms of conditions of carriage established by an air carrier shall be just and reasonable and shall always, under substantially similar circumstances and conditions, with respect to all traffic of the same description, be charged equally to all persons at the same rate.

In its Statement of Position, Air Canada submitted that the exception charge was warranted because Air Canada could no longer absorb the increased costs for terminal and service charges and thus had to pass them on to those who receive the benefit of the service. Air Canada pointed out that C.I.F.F.A. was instrumental in the introduction of the increase in Air Canada's terminal and service charges; Air Canada quoted the following excerpt from a letter dated January 9, 1978, which was written to Air Canada by C.I.F.F.A.:

> It is felt by our membership that over the past two years our operating costs have increased substantially that, however, the terminal fees have remained the same during this period. It was felt that Air Canada must have the same problem and should, as a national carrier, take the initiative to effect an increase of terminal fees.

This letter was filed as Exhibit Air Canada-2, in the course of the public hearing.

Air Canada, in its Statement, acknowledged that it derives some benefit from the services performed by the freight forwarders. Air Canada argued, however, that the price differential between what Air Canada charges to the public for the clearing of customs in the air carrier's warehouse (i.e., $0.65 per 100 pounds; minimum $7.50) and what it charges to freight forwarders

chandises sont transférées sous scellés (soit $0.15 par 100 lb, avec un tarif de base de $2.50) montre bien qu'Air Canada reconnaît tirer des profits des services des transitaires. (Au cours de l'audience, Air Canada a soutenu que d'après ses calculs, elle devrait demander un tarif de base de $5.66 en vertu de la clause d'exception de la section 9. Compte tenu toutefois de profits intangibles, la compagnie ne demande que $2.50.)

Dans sa réponse à l'énoncé de position d'Air Canada, l'A.T.I.C. a soulevé un nouveau point. Il nous a en effet semblé que l'A.T.I.C. a voulu suggérer, dans le paragraphe 9 de ladite réponse, qu'Air Canada recevait une double compensation pour le même service. Or l'A.T.I.C. n'a jamais précisé quelle autre section du tarif d'Air Canada faisait double emploi à la clause d'exception de la section 9. Interrogée à ce sujet, Air Canada nous a répondu qu'aucun autre élément de son tarif ne visait le même service que ladite clause d'exception.

Pour notre part, il n'y avait donc qu'une seule question à trancher au cours de l'audience publique, à savoir quel service fournissait Air Canada pour se croire en droit d'exiger un tarif en vertu de la clause d'exception de la section 9 de son tarif TS-9. Air Canada a soulevé un autre point, cette fois de nature juridique.

La motion soumise par Air Canada

Au début de l'audience, Air Canada a soulevé un point, à savoir que la Commission canadienne des transports n'avait plus à ce stade le pouvoir de suspendre ou de rejeter la disposition tarifaire en question, et qu'il y avait lieu de rejeter la demande de révision de l'A.T.I.C., soutenant que toute décision que prendrait le Comité de révision relativement à la demande de l'A.T.I.C. serait sans portée pratique.

Air Canada a fait valoir que les pouvoirs de la Commission relativement aux dispositions tarifaires qui lui sont conférés en vertu de l'article 14 de la Partie II de la *Loi sur l'aeronautique*, S.R.C. 1970, chap. A-3, sont assujettis à l'article 19 (de la Partie II) de ladite *Loi*, lequel prévoit ce qui suit:

when the goods are removed in bond (i.e., $0.15 per 100 pounds; minimum $2.50) reflects Air Canada's acknowledgement of the benefit it derives from services performed by freight forwarders. (Evidence adduced by Air Canada in the course of the hearing showed that, according to Air Canada's calculations, the minimum charge assessed under the exception portion of Section 9 should be $5.66; however, in recognition of intangible benefits, Air Canada is charging only $2.50.)

In its Reply to Air Canada's Statement of Position, C.I.F.F.A. added a new angle to its previous arguments. Indeed, in paragraph 9 of its Reply, C.I.F.F.A. appeared to us to have intimated that Air Canada is receiving compensation twice for the same service. At no time has C.I.F.F.A. identified where, in Air Canada's tariff, Air Canada is assessing a charge which duplicates the charge assessed under the exception portion of Section 9. And, when we asked Air Canada whether there was another tariff item dealing with the same subject as the exception portion of Section 9, the reply was negative.

As far as we were concerned, there was only one issue to be determined at the public hearing, and it was an issue of fact, namely: what service is performed by Air Canada in respect of which it assesses a charge under the exception portion of Section 9 of its Tariff No. TS-9? However, Air Canada raised another issue, this one of a legal nature.

Air Canada's Motion

Early in the hearing, Air Canada made a motion to the effect that the Canadian Transport Commission at this stage no longer had any jurisdiction to suspend or disallow the tariff provision in question, and that therefore C.I.F.F.A.'s application for review should be dismissed forthwith, the implication being that whatever decision the Review Committee might now reach on the merits of C.I.F.F.A.'s application for review would be totally academic.

Air Canada argued that the Commission's powers respecting tariff provisions, which powers are derived from Section 14 (in Part II) of the *Aeronautics Act*, R.S.C. 1970, c. A-3, are subject to Section 19 (also in Part II) of the *Aeronautics Act*. Section 19 provides as follows:

Les pouvoirs conférés à la Commission par la présente Partie doivent être exercés sous réserve de tout accord ou toute convention internationale, concernant l'aviation civile, à laquelle le Canada est partie.

Air Canada a soutenu que les accords bilatéraux que le Canada a conclus avec des pays étrangers dans le cadre des services aériens commerciaux internationaux constituent des conventions internationales concernant l'aviation civile, auxquelles le Canada est partie. Le tarif visé par la demande de révision a été déposé auprès de la Commission en vertu des dispositions de plusieurs accords bilatéraux.

À titre d'exemple, Air Canada a cité l'accord bilatéral conclu entre le Canada et la République fédérale d'Allemagne, précisant que tout tarif s'appliquant à un service convenu par l'accord devait être soumis aux autorités compétentes de chaque pays en matière d'aéronautique, 45 jours au moins avant l'entrée en vigueur prévue dudit tarif. Chaque autorité dispose alors de 30 jours pour aviser celle de l'autre pays de son rejet du tarif, faute de quoi celui-ci est réputé acceptable, et doit entrer en vigueur comme prévu et le rester jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis en vertu des dispositions de l'accord bilatéral.

Il a été tenu pour acquis que le tarif en cause s'appliquait à un "service convenu", aux termes des définitions que renferme l'entente bilatérale. Etant donné, selon Air Canada, que la Commission canadienne des transports n'a pas signifié aux autorités allemandes son rejet de la modification du tarif TS-9 d'Air Canada, et ce dans le délai de 30 jours prévu dans l'accord bilatéral, elle ne peut plus rejeter ladite modification tarifaire.

Compte tenu du fait, selon Air Canada, que la Commission ne peut plus suspendre ou rejeter le tarif en question, elle n'a donc plus le pouvoir de l'examiner, et par conséquent, le Comité de révision de la Commission n'a pas le pouvoir de réviser la décision du C.T.A.

L'A.T.I.C. s'est contentée de s'opposer à l'argument d'Air Canada, en déclarant qu'il était mal fondé en fait et en droit.

The powers conferred by this Part on the Commission shall be exercised subject to any international agreement or convention relating to civil aviation to which Canada is a party.

It was submitted by Air Canada that the bilateral agreements entered into by Canada with foreign countries in relation to international commercial air services, are international agreements relating to civil aviation to which Canada is a party. The tariff in question in the application for review was filed with the Commission pursuant to and in accordance with the provisions of several bilateral agreements.

One such bilateral agreement, the one between Canada and the Federal Republic of Germany, was referred to by way of example. We were told that the bilateral requires that the tariffs on any agreed service be submitted to the aeronautical authorities of each country at least 45 days before the tariff is scheduled to come into force; each aeronautical authority then has 30 days within which to notify the other aeronautical authority of its dissatisfaction with the tariff, failing which the tariff is deemed to be acceptable, and shall come into force as scheduled and remain in force until new tariffs are established in accordance with the provisions of the bilateral.

It was taken for granted that the tariff in question before the Review Committee is a tariff on an "agreed service" within the meaning of that expression as defined in the bilateral. Air Canada argued that in view of the fact that the Canadian Transport Commission did not, within the 30 day time limit set out in the bilateral, give to the German authority notice of dissatisfaction with Air Canada's amendment to Tariff No. TS-9, the tariff amendment can no longer be upset by the Commission.

Therefore, as Air Canada's conclusion goes, since the Commission can no longer suspend or disallow the tariff the Commission no longer has any jurisdiction to scrutinize the tariff; and therefore, the Review Committee has no jurisdiction to review the A.T.C.'s decision.

C.I.F.F.A. did not submit any argument on the motion, other than to oppose it and say that it was ill-founded in fact and law

Nous n'avons pas decidé immédiatement le point soulevé par Air Canada; sous réserve d'une décision à cet égard, nous avons entendu la demande de révision. Nous avons maintenant eu la possibilité d'étudier ledit point, et avons décidé de le rejeter.

À supposer, pour l'exemple, qu'Air Canada ait raison lorsqu'elle prétend que la Commission n'a plus le pouvoir de suspendre ou de rejeter le tarif en cause, il ne s'ensuit pas, selon nous, qu'elle n'a plus celui de l'examiner dans le cadre d'une demande de révision. Si nous tranchions que le C.T.A. aurait dû rejeter le tarif, il nous serait encore loisible de recommander à Air Canada de déposer volontairement une modification à son tarif, et si elle s'y refusait, nous pourrions encore en demander la modification par voie de négociation ou d'accord avec les autorités compétentes en matière d'aéronautique des autres pays intéressés.

Les accords bilatéraux permettent la modification des tarifs, et par conséquent, la Commission peut toujours exercer ses pouvoirs relativement aux tarifs, quoique de façon indirecte, conformément à l'article 19 de la *Loi sur l'aéronautique* et aux accords bilatéraux auxquels le Canada est partie.

En d'autres mots, compte tenu des délais prévus dans l'accord bilatéral, la Commission pourrait avoir été empêchée de mettre à exécution directement et immédiatement son intention que soit modifiée ou annulée la disposition tarifaire en cause, mais l'accord bilatéral ne prive pas pour autant le Comité de révision de son pouvoir d'examiner la demande de révision et de rendre une décision à son égard. Nous disposons d'ailleurs d'autres moyens, en vertu de l'accord bilatéral, peut-être moins efficaces et sûrs, pour faire changer un tarif, si le Comité de révision le jugeait souhaitable.

Dans l'optique de la décision que nous avons à rendre dans le cas qui nous intéresse, nous n'avions pas vraiment à trancher le point soulevé par Air Canada, mais nous avons cependant tenu à exprimer notre opinion sur la question pour la gouverne de tous les intéressés.

Nous sommes d'avis que nous avons le pouvoir de rendre une décision sur le bien-fondé de

We did not give an immediate ruling on Air Canada's motion, but preferred to take it under advisement and meanwhile hear the application for review on its merits. We have now had a chance to study Air Canada's motion and we have decided to dismiss the motion.

Assuming, for the sake of argument, that Air Canada is right when it submits that the Commission can no longer suspend or disallow the tariff, it does not, in our opinion, follow from the circumstance that the tariff escapes our jurisdiction to scrutinize the tariff as a necessary part of our consideration of the application for review. Were we to find that the tariff ought to have been disallowed by the A.T.C., it is still open to us to recommend to Air Canada that it voluntarily file an amendement to its tariff; or, failing such voluntary action on the part of Air Canada, it is still open to us to seek an amendment to the tariff through negotiation and agreement with the aeronautical authorities of the other countries involved.

The bilaterals admit of tariff amendments, and that being the case, the Commission's powers over tariffs may, consistent with Section 19 of the *Aeronautics Act* and the bilateral agreements to which Canada is a party, still be exercised albeit in an indirect manner.

In other words, while the time limits set out in the bilateral agreement may have curtailed the Commission's power to implement in a direct and immediate way a desire to see the present tariff provision amended or repealed, the bilateral does not for that reason alone deprive the Review Committee of its jurisdiction to hear and determine the application for review; there are other means at our disposal consistent with the bilateral, less efficient and less certain perhaps, to achieve a tariff change should the Review Committee deem one to be desirable.

In view of our decision on the merits of the case, it was unnecessary for us to rule on Air Canada's motion. However, we felt it preferable, for the guidance of all those concerned, that we nonetheless express our view on the matter.

We are of the opinion that we do have jurisdiction to decide this application for review

la demande de révision; la motion d'Air Canada soutenant le contraire ne serait donc pas recevable.

Examen du bien-fondé de la cause

1. Exposé des témoignages

Le premier témoin de l'A.T.I.C., M. David Griffiths, a admis que l'Association avait appuyé la majoration des taux de la section 9. Dans une lettre adressée à Air Canada, l'A.T.I.C. a en effet recommandé à la compagnie de majorer ses taux de service, étant donné que ses dépenses d'aérogares devaient avoir augmenté au même titre que celles des transitaires.

Le témoin a déclaré que le prix que demandent les transitaires à leur clientèle pour les services d'aérogares est fondé sur celui que leur facture la compagnie aérienne pour ces mêmes services. Cette pratique, nous a-t-on souligné, est enracinée dans la tradition et relève du bon sens. (Pages 70 et 71 de la transcription). M. Griffiths s'est dit d'avis que le taux de base de $7.50 que demande maintenant Air Canada en vertu de la section 9 de son tarif TS-9 était juste et raisonnable. (Page 71 de la transcription).

En réponse à une question, le témoin a déclaré qu'il arrivait parfois que l'on sorte des marchandises sous scellés des entrepôts des transitaires. Interrogé à savoir si ces derniers demandent alors un tarif de base de $2.50, le témoin nous a répondu dans les termes suivants:

> [Traduction] Je n'en sais trop rien. Cela se produit si peu souvent, je ne sais vraiment pas. Nous effectuons rarement des transferts de marchandises sous scellés. Comme transitaires, nous recevons le fret d'une expédition aérienne, et il est ainsi très rare que nous ayions à transférer ailleurs des marchandises sous scellés. (Page 71 et 72 de la transcription).

Plus tôt, M. Griffiths avait exprimé l'opinion que le tarif de $2.50 que demandait Air Canada à l'égard des marchandises sous scellés s'appliquait au service suivant: [traduction] "le déchargement de l'avion, autant que je puisse en juger, et le transport du fret depuis l'entrée de

on its merits, and Air Canada's motion to the contrary would have been dismissed.

The Case on its Merits

1. Unfolding of the Evidence

C.I.F.F.A., through its first witness - Mr. David C. Griffiths, admitted that the increase in the Section 9 charge came about with the blessing of C.I.F.F.A. Indeed, C.I.F.F.A. first wrote to Air Canada, suggesting that Air Canada's terminal costs must have increased just as freight forwarders' terminal costs had increased, and suggesting, therefore, that Air Canada should increase its charges respecting terminal services.

The witness testified that the charge assessed by the freight forwarder to its client for terminal services, is based upon the charge assessed by the airline to the freight forwarder for terminal services. This practice, we were told, is rooted in tradition and common sense. (Transcript, pp. 70-71). Mr. Griffiths expressed the opinion that the charge of $7.50 now charged by Air Canada under Section 9 of its Tariff No. TS-9 is just and reasonable. (Transcript, p. 71).

When asked whether goods are ever removed in bond from a freight forwarder's warehouse, the witness answered that this does happen on occasion. When asked whether a minimum charge of $2.50 is charged by the freight forwarder when this does happen, the witness answered:

> I really do not know. It does happen so infrequently, I really do not know. The chances of us transferring freight in bond are few and far between. Because, having received the freight from an airline consignment to the individual forwarder, it is highly unlikely that we would transfer freight in bond somewhere else. (Transcript, pp. 71-2)

In earlier testimony, the same witness had expressed the view that Air Canada's $2.50 charge for goods removed in bond covered the following service: "the unloading of the aircraft as far as I can see it and making the freight available at the ramp entrance to the airline's

l'aire de trafic jusqu'à l'entrepôt de la compagnie aérienne, où les transitaires viennent en prendre livraison pour l'entreposer." (Page 49 de la transcription). À la question posée au témoin en quoi le tarif de $2.50 était injuste et déraisonnable, il a répondu que ce tarif était imprévu, ayant été introduit sans qu'il y ait eu consultation entre la compagnie aérienne et les transitaires. (Page 55 de la transcription).

Le deuxième témoin de l'A.T.I.C., M. John Cumming, a déclaré que les transitaires convenaient que la majoration des taux de la section 9 était justifiée, mais qu'ils s'opposaient à l'introduction d'un tarif d'exception à l'égard du transport des marchandises sous scellés parce qu'un tel tarif imposait une charge aux transitaires. Il s'agit, a-t-il précisé, [traduction] "d'un tarif que nous n'avions pas l'habitude de payer...d'une dépense supplémentaire." (Page 82 de la transcription).

Un troisième témoin de l'Association, M. Bertrand Girard, a déclaré que les tarifs de la section 9 s'appliquaient à "la manutention des marchandises sous scellés dans les entrepôts". Il nous a ensuite décrit le travail exécuté dans ce cadre:

> [Traduction] Les marchandises sont placées dans une aire, ou là où vous voulez, sur un chariot de bagages, par exemple, en autant qu'elles soient numérotées. Les autorités douanières peuvent alors les examiner, et une fois le congé des douanes délivré, le public ou les firmes de transport peuvent venir prendre livraison des marchandises (...) (Page 106 de la transcription).

On a demandé à M. Girard en quoi le service visé par la section 9 se distinguait de celui qui est assuré en vertu de la clause d'exception de cette même section. Il a alors répondu ne pas savoir quel service était effectivement visé par le tarif d'exception. (Pages 106 et 111 de la transcription).

Le premier témoin d'Air Canada, M. Jerry L. Murray, a exposé les motifs qui ont présidé à l'établissement de la section 9 du tarif TS-9. Auparavant, le service canadien des douanes possédait ses propres entrepôts où toutes les marchandises sous scellés étaient gardées jusqu'à ce que le public ou les courtiers viennent en

warehouse, making it available for us to pick it up and warehouse it". (Transcript, p. 49). Mr. Griffiths was asked in what way the $2.50 charge was unjust and unreasonable; he replied that the charge was unexpected, and was introduced without prior discussion with the freight forwarders. (Transcript, p. 55).

C.I.F.F.A.'s second witness, Mr. John Cumming testified that freight forwarders were agreed that the Section 9 increase in charge was justified, but that the introduction of a charge in the exception respecting removal of goods in bond was objected to. He stated that the $2.50 charge was considered as an assessment against forwarders because "it was a charge that we were not used to having ... it was an additional expense". (Transcript, p. 82).

A third C.I.F.F.A. witness, Mr. Bertrand Girard, described the Section 9 charge as being "in regards of handling of merchandise into warehouses in bond"; he then gave the following account of the work performed in respect of the merchandise:

> placing it to a ramp or wherever you want. On a baggage cart if you want as long as it is numbered and the customs, when they want to examine the goods, it is available to them and also when you've got, you obtain, let's say, the customs release then the general public or the cartage people go and pick up the merchandise (...) (Transcript, p. 106).

Mr. Girard was then asked in what way the Section 9 service is distinguishable from the service performed for which an exception is made to Section 9. Mr. Girard replied that he did not know what service was covered by the exception charge. (Transcript, p. 106 and p. 111).

Air Canada's first witness, Mr. Jerry L. Murray, narrated the history behind Section 9 of Tariff No. TS-9. Prior to the introduction of Section 9, the federal government's Department of Customs maintained its own cargo customs terminals where all "in bond" goods were held until cleared by the customer or by the cus-

prendre livraison. Il gérait l'ensemble des entrepôts de douane où toutes les marchandises étaient emmagasinées et dédouanées.

Vers 1960, le service des douanes ordonnait aux transporteurs d'aménager leurs propres aérogares de fret et d'accomplir les formalités suivantes: vérifier les marchandises importées à l'aide du manifeste de la douane; assurer la garde des marchandises sous scellés jusqu'à ce qu'elles soient examinées par les autorités douanières; ouvrir et refermer les colis pour fins d'inspection douanière; remettre les marchandises au courtier ou à son agent une fois les formalités douanières dûment acquittées. Cette directive est devenue obligatoire aux environs de 1963. L'obligation imposée aux transporteurs de posséder leurs propres aérogares de fret sous scellés et le nombre croissant d'envois groupés ont fait augmenter considérablement le volume de travail des transporteurs, sans que leurs recettes n'augmentent pour autant.

Les compagnies aériennes membres de l'IATA (Association du transport aérien international) ont adopté la Résolution 512B qui est entrée en vigueur en septembre 1965. En vertu de cette résolution, les transporteurs qui exploitent dans un pays peuvent s'entendre sur les services d'aérogares à assurer et sur les tarifs afférents.

Dans les années qui ont suivi, le transport de fret par voie aérienne a connu une croissance rapide, et il a donc fallu agrandir et multiplier les aérogares de fret. Le nombre d'agents en douane aux aéroports a également augmenté. Les embouteillages étaient monnaie courante, les clients et les agents arrivant au même moment aux quais à camions, pendant les périodes de pointe, en vue de prendre rapidement livraison de leurs marchandises.

Afin de minimiser l'encombrement, un des principaux agents en douane de l'aéroport de Dorval avait proposé qu'on l'autorise à faire sortir les marchandises sous scellés des entrepôts de la compagnie aérienne, se chargeant de les dédouaner dans son propre aérogare de fret. Les marchandises seraient ainsi laissées du côté de l'aire de trafic et non plus du côté sortie de l'aérogare du transporteur. Les autorités douanières acceptèrent de tenter l'expérience pendant six mois. D'autres agents demandèrent

tomer's broker. The Department managed, in its entirety, the customs warehouse, where all goods were stored and cleared.

Starting in approximately 1960, the Department directed carriers to maintain their own cargo terminals to perform the following functions: check goods into the country against the customs manifest; hold "in bond" goods until examined by the Department; open and close parcels for examination by the Department; release goods to the broker or his agent after customs clearance formalities were completed. This directive became a mandatory requirement around 1963. The obligation of carriers to provide their own "in bond" cargo terminals, along with the growing number of consolidated shipments being moved, caused a dramatic increase in the volume of work performed by carriers for which there was no off-setting revenue being derived.

Carriers belonging to IATA (International Air Transport Association) adopted Resolution 512B which became effective in September 1965. This Resolution permitted carriers operating in a country to agree on the terminal services being provided and on the fees to be assessed therefor.

There followed a period of accelerated growth for the air freight industry, with a resulting expansion in cargo terminals. The number of customs brokers operating at airports was also increasing. Congestion was not uncommon: both customers and customs brokers would arrive at the truck bays at the same time, during peak periods, all looking for quick delivery of their merchandise.

To help relieve the congestion, one of the major customs brokers operating in Dorval had suggested that it be permitted to remove the goods in bond from the carrier's warehouse, and that it arrange to have the goods cleared with customs in its own cargo terminal. Goods so removed would be released at the ramp side rather than the roadside of the carrier's terminal. The Department of Customs agreed to this suggestion for a trial period of six months. Other brokers soon requested that they be allowed the

bientôt à jouir du même privilège, et les autorités douanières décidèrent alors de l'étendre à tous.

Lorsque la section 9 du tarif TS-9 a été introduite, les compagnies aériennes exploitant au Canada ont relevé qu'elles fournissaient un service lorsque des marchandises étaient déplacées sous scellés depuis leurs entrepôts. Or, comme ledit service n'était pas défini avec précision, il avait été jugé préférable de souligner l'exception, sans toutefois demander un tarif.

Une fois le cadre et l'importance du service définis plus précisément, les transporteurs ont décidé de demander un tarif pour le déplacement des marchandises sous scellés, d'où la clause d'exception de la section 9.

Le témoin a cependant admis qu'Air Canada n'avait pas effectué une analyse détaillée des coûts du service à l'égard des marchandises déplacées sous scellés. La compagnie s'est contentée d'établir des paramètres à l'intérieur desquels elle considérait le tarif d'exception comme étant raisonnable, laissant aux participants à la table de négociation de l'IATA le soin de fixer le niveau exact. Les taux de $0.15 et de $2.50 qui figurent actuellement dans le tarif d'Air Canada au chapitre du déplacement des marchandises sous scellés n'ont pas été avancés par la compagnie aérienne, mais ont été appuyés par Air Canada au cours de la réunion de l'IATA où ils ont été convenus.

Le deuxième témoin d'Air Canada, M. Robert Viau, avait préparé un graphique illustrant les différentes étapes du travail à accomplir lorsque les marchandises restent dans les aérogares d'Air Canada (service faisant l'objet du tarif général de la section 9) et lorsque les marchandises sont déplacées sous scellés (service visé par le tarif d'exception de ladite section). Ce graphique a été déposé à titre de pièce (Air Canada-5) au cours de l'audience, et est joint à la présente décision en annexe "A".

D'après ce graphique, le tarif général de la section 9 s'applique à un service comportant treize étapes, alors que le tarif d'exception vise un service en comportant neuf. En d'autres mots, Air Canada effectue le même travail dans les deux cas, la différence résidant au niveau des formalités douanières. Lorsque les marchandises sont déplacées sous scellés, l'inspection

same privilege, and the Department agreed to the privilege being extended to any broker.

When Section 9 of Tariff No. TS-9 was first introduced, the airlines operating in Canada recognized that there was a service being performed by them when goods were removed "in bond", from their warehouses. However, the service being imprecisely identified, it was deemed advisable at that time to highlight the exception without assessing a charge for the service.

Once the scope and magnitude of the service was more precisely defined, the carriers decided to assess a charge for removal of goods in bond: thus, the exception charge that now appears in Section 9.

The witness admitted, however, that Air Canada did not develop a detailed cost analysis in relation to the service performed by it when goods are removed in bond. Air Canada merely set some parameters within which it considered the exception charge to be reasonable, and left the exact level to the IATA negotiation table. The $ .15 and $2.50 figures now appearing in Air Canada's tariff as the charge for removal of goods in bond were not advanced by Air Canada, but supported by Air Canada at the IATA meeting where the figures were agreed to.

Air Canada's second witness, Mr. Robert Viau, had prepared a graph which illustrates the difference between what occurs when goods remain in Air Canada's terminal (for which the Section 9 general charge applies), and what occurs when the goods are removed in bond (for which the Section 9 exception charge applies). The graph was filed as Exhibit No. Air Canada-5, and is attached to this Decision as Appendix "A".

According to this graph, the Section 9 general charge relates to a thirteen-step procedure, whereas the exception charge relates to a nine-step procedure. In other words, when goods are removed in bond Air Canada performs the same work as when goods are not removed in bond, except for the work involved in a customs inspection. When goods are removed in bond, the cus-

douanière a lieu dans l'entrepôt du transitaire, et non dans celui d'Air Canada, ce qui permet à cette dernière de réaliser une économie de temps et d'argent. Air Canada a mené une étude qui a révélé que l'exécution des étapes cinq à huit inclusivement exigeait en moyenne treize minutes de travail. Le salaire horaire moyen d'un employé d'Air Canada a été évalué à $8.49. Lorsque l'inspection douanière a lieu dans son entrepôt, il en coûte donc environ $1.84 à Air Canada par envoi.

Lorsque les marchandises sortent sous scellés de l'entrepôt d'Air Canada, la compagnie épargne ainsi $1.84 par envoi. Compte tenu du tarif de base de $7.50 que demande la compagnie lorsque les treize étapes sont exécutées, et de l'économie que représente le retranchement de quatre étapes, soit $1.84, lorsque les marchandises sortent de son entrepôt sous scellés, il reste donc une somme de $5.66 qui devrait être facturée par Air Canada dans ce dernier cas.

On nous a dit qu'Air Canada demande $2.50 par envoi au lieu de $5.66 lorsque les marchandises sortent de ses entrepôts sous scellés, justement parce que la compagnie reconnaît réaliser d'autres économies, qualifiées d'intangibles, dans un tel cas. Ainsi:

> [Traduction] Si toutes les marchandises devaient rester dans nos entrepôts, il ne fait aucun doute que nous aurions besoin d'une plus grande surface d'entreposage, d'un surplus de matériel et d'une main-d'oeuvre plus abondante. Il est évidemment impossible d'évaluer avec exactitude le montant correspondant de l'économie ainsi réalisée, mais nous reconnaissons qu'il s'agit là d'un avantage. (Pages 194 et 195 de la transcription).

M. Viau a précisé que le relevé de décembre (qu'il a dit être un mois représentatif) indiquait qu'environ un tiers des envois gardés dans l'aérogare d'Air Canada à Toronto avaient été déplacés sous scellés, contre 25 p. 100 à Dorval, 65 p. 100 à Mirabel, 35 p. 100 à Halifax, et 30 p. 100 à Vancouver. (Pages 199 et 200 de la transcription).

Par ailleurs, le témoin de l'A.T.I.C., M. Griffiths, a déclaré que d'après sa propre expérience,

toms inspection takes place in the freight forwarder's warehouse rather than in Air Canada's warehouse. The avoidance of the customs inspection within its warehouse results in a time/cost saving for Air Canada. Air Canada conducted a time study which revealed that steps five to eight on the graph require an average of thirteen minutes of manpower time. The average salary of an Air Canada employee was stated to be $8.49 an hour. Thus the average cost to Air Canada of having the customs inspection take place in its warehouse is $1.84 per shipment.

When goods are removed in bond from Air Canada's warehouse, Air Canada saves $1.84 per shipment. Given a minimum charge of $7.50 per shipment when all thirteen steps are gone through, and given a saving of four steps, valued at $1.84 per shipment, when goods are removed in bond, there remains a sum of $5.66 which, mathematically speaking, is the charge that ought to be assessed by Air Canada when goods are removed in bond.

We were told that Air Canada charges $2.50 per shipment for goods removed in bond instead of $5.66, because Air Canada recognizes that it derives other savings when the goods are removed in bond. These other savings, also referred to as intangible benefits, were identified as follows:

> Well, if the goods were all to remain in our warehouse, no doubt, we may need bigger warehouses; we may need additional equipment; we may need more staff. But, you know, it is not possible to put a dollar sign on that, a precise dollar figure but we recognise, you know, that it is a benefit. (Transcript, pp. 194-195).

Mr. Viau testified that the records for the month of December (which was stated to be a representative month), show that in Toronto approximately one-third of shipments kept in Air Canada's terminal are removed in bond; in Dorval, 25% are removed in bond; at Mirabel, 65% are removed in bond; in Halifax, 35% are removed in bond; and, in Vancouver, 30% are removed in bond. (Transcript, pp. 199-200).

Rebuttal evidence was adduced by C.I.F.F.A. through its witness, Mr. Griffiths. Mr. Griffiths

acquise à Mirabel, Dorval, Toronto, Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg et Halifax, la majorité des compagnies aériennes utilisent un matériel moins perfectionné qu'Air Canada, dans le cadre de leurs services d'aérogares. Il a en outre souligné que les méthodes de sortie d'entrepôt des marchandises sous scellés des autres compagnies aériennes sont moins complexes que celles d'Air Canada. (Pages 221 et 222 de la transcription).

M. Griffiths a fait valoir que dans le cas d'une compagnie aérienne étrangère, une unité d'expédition serait déchargée d'un avion, puis placée en attente à l'extérieur de l'entrepôt du transporteur, par exemple K.L.M. ou S.A.S., où elle serait prise en charge par le transitaire. Il a ensuite déclaré ce qui suit:

> [Traduction] Le tarif de base de $2.50 et le taux de quinze cents par cent livres s'appliquent à ce type de trafic, et nous nous y opposons en partie parce que nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire pour un transporteur aérien d'entreposer ces marchandises à l'intérieur.
>
> Nous soutenons qu'Air Canada devrait comme par le passé, et à l'instar des transporteurs étrangers, adopter un système simple, soit par exemple prévoir une aire où seraient laissées les marchandises provisoirement avant de les entreposer à l'intérieur. C'est d'ailleurs ainsi que procédait Air Canada avant de prendre l'ampleur qu'elle connaît maintenant.
>
> Nous nous opposons donc pour ces raisons au tarif d'exception, car l'idée générale était justement de faciliter l'accès aux marchandises. (Page 228 de la transcription).

L'avocat de l'A.T.I.C. a admis que l'Association cherchait à atteindre du même coup d'autres transporteurs qui ont la même disposition tarifaire, en s'opposant à Air Canada. (Pages 229 et 230 de la transcription).

2. **Plaidoiries**

a) A.T.I.C.

[Traduction] Compte tenu de l'ensemble des témoignages et des points de droit exposés hier au cours de l'audience, j'estime que la

testified that, based on his experience in Mirabel, Dorval, Toronto, Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg and Halifax, the equipment used by the majority of airlines in connection with their terminal services is not as sophisticated as Air Canada's. He also stated that the procedures for removal in bond are not as complicated with other airlines as they are with Air Canada. (Transcript, pp. 221-222).

Mr. Griffiths claimed that in the case of a foreign airline, a unit load device would be unloaded from an aircraft and would be hauled over to K.L.M.'s or S.A.S.'s warehouse where it would sit outside their warehouse where the freight forwarder would pick it up. He then made the following submission:

> The $2.50 charge or fifteen cents per hundred pounds is being applied on that traffic and that is partly what we are objecting to because we do not feel it is necessary for the airlines to take cargo into their warehouses and physically put them into little slots.
>
> We maintain, as with the foreign carriers, as did happen with Air Canada in the past, a simple system, maybe a zone area, prior to the full entry access to their warehouse is the answer. It is the answer for the foreign airlines and was the answer with Air Canada before they got to the size that they are today.
>
> That is why we are objecting to the charge because of the simple access to the cargo which was the general idea. (Transcript, p. 228).

Counsel for C.I.F.F.A. admitted that C.I.F.F.A.'s aim in attacking Air Canada's tariff provision was to reach other carriers having the same tariff provision. (Transcript, pp. 229-230).

2. **Final Argument**

a) C.I.F.F.A.

I respectfully suggest that, taking the overall evidence, and the law, produced at the hearing yesterday, that the applicant

requérante a démontré, par sa preuve et s'appuyant aussi sur les témoins de la compagnie aérienne, que le tarif d'exception de la section numéro neuf du tarif modifié est injuste et déraisonnable, qu'il ne sert pas l'intérêt public; qu'il n'est pas compensatoire, aux termes de la loi. (Déclaration faite par l'avocat de l'A.T.I.C., M. W.I. Miller, c.r., et tirée de la page 233 de la transcription).

M. Miller a fait valoir, à l'appui de sa déclaration préliminaire, qu'aucune explication au cours de l'audience quant aux raisons de la fixation du tarif d'exception à $2.50. Il n'ajoutait d'ailleurs pas foi aux calculs avancés par Air Canada pour justifier un tarif de $5.66 par envoi. (Pages 246 et 247 de la transcription).

Il a soutenu que ledit tarif d'exception n'était pas compensatoire, dans la mesure où les transitaires ne recevaient pas d'Air Canada un service d'une valeur égale au taux exigé. (Page 248 de la transcription).

L'avocat a comparé les marchandises aux bagages des passagers, prétendant qu'à l'instar d'un billet de passager, qui couvre le déchargement, l'enregistrement et l'acheminement des bagages à la zone de retrait prévue dans l'aérogare, le tarif marchandises couvre également le déchargement, l'enregistrement et l'acheminement du fret dans un lieu où les transitaires peuvent en prendre livraison. (Page 255 de la transcription). Cet argument a été exprimé en d'autres termes au cours de l'échange reproduit ci-après:

[Traduction] Président: Vous semblez dire qu'il n'existe aucune différence entre le déchargement des marchandises et le débarquement des passagers. Est-ce bien là ce que vous voulez dire?

M. Miller: Oui. Je soutiens que...

Président: Que le tarif exigé couvre les deux.

M. Miller: Oui. La compagnie aérienne est tenue de décharger les marchandises de l'avion pour le compte du destinataire. Je suis d'avis que les treize étapes dont il a été

has discharged the burden, both by the evidence made by the Applicant and, for that matter, through the evidence of the witnesses produced by the air carrier, that the exception charge in Item Number Nine of the revised tariff is neither just nor reasonable; it is not in the public interest; nor for that matter, is it of a compensatory nature, in the sense that, I think, the Statute refers to it. (Statement by C.I.F.F.A.'s counsel, Mr. W.I. Miller, Q.C.; Transcript, p. 233).

In support of his opening statement, Mr. Miller argued that no evidence has been adduced as to how the $2.50 exception charge is arrived at. He placed little credence on Air Canada's calculations which purported to justify a charge of $5.66 per shipment. (Transcript, pp. 246-247).

Mr. Miller contended that the exception charge is non compensatory, in the sense that for the money paid to Air Canada the freight forwarder is not receiving proper value in service. (Transcript, p. 248).

Counsel compared cargo to a passenger's luggage and submitted that just as the passenger fare covers the work performed by Air Canada when it takes the luggage off the plane, checks it in and processes it to a position where the passenger can take it from the terminal, so too the cargo rate already covers the work performed by Air Canada when it takes cargo off the plane, checks it in and processes it to a position where the freight forwarder can take it. (Transcript, p. 255). The same argument was expressed in different words in the course of the following exchange:

The Chairman: You are saying that there is no distinction between the de-planing of people or goods. That is what you are saying.

Mr. Miller: Yes. I am saying...

The Chairman: Both are to be covered by the fare.

Mr. Miller: Yes. That the consignee has a right to have his goods de-planed and that these thirteen processes here represent no more and no less, in actual fact, than the de-

question font en fait partie du déchargement pur et simple des marchandises, élément du transport et de la prise en charge. (Pages 268 et 269 de la transcription).

M. Miller a émis l'opinion que le seul service fourni par Air Canada était celui s'inscrivant à l'intérieur des étapes cinq à huit inclusivement dans la pièce n° 5 d'Air Canada. Il a ajouté que ces quatre étapes devaient représenter, en temps, en efforts et en services, un montant supérieur à celui que la compagnie aérienne a avancé, soit $1.84.

L'avocat a formulé des critiques à l'égard de la pièce n° 5 d'Air Canada, soulignant qu'elle faisait état de nombreuses étapes rendant les choses plus faciles pour la compagnie aérienne, mais n'offrant aucun avantage pour le transitaire ou son client. Il a en outre prétendu que d'autres étapes faisaient en fait partie du processus de transport.

L'avocat a terminé son plaidoyer en demandant que le tarif d'exception soit annulé rétroactivement, soit depuis son entrée en vigueur.

b) Air Canada

L'avocat d'Air Canada, M. Guy Delisle, a fait valoir que les treize étapes dont il est fait mention dans la pièce n° 5 d'Air Canada se rattachent aux formalités douanières, et non au processus de transport.

Il a souligné que les autres compagnies aériennes qui ne se servent pas d'ordinateurs pour tenir note des renseignements concernant les envois, ont recours à une méthode d'enregistrement manuel, qui selon lui exige probablement un peu plus de temps.

Il a en outre appuyé sur le fait que la post-vérification s'inscrit dans les formalités douanières, et il a signalé que les transporteurs sont passibles de peines et d'amendes lorsque la vérification révèle des écarts.

L'avocat a prétendu que l'A.T.I.C. se trouve en définitive à vouloir obliger Air Canada à établir une distinction injuste entre le public en général et les transitaires dans le cadre des services d'aérogares. Les étapes 1 à 4 et 9 à 13 s'ap-

planing of the goods which is a component of the transporting of the goods and the taking of its possession." (Transcript, pp. 268-269).

Mr. Miller submitted that the only service performed by Air Canada is the one covered by steps five to eight in Exhibit Air Canada-5; he added that those four steps are entitled to more, by way of time, effort and service allocation, than the $1.84 value put on them by Air Canada.

Counsel criticized Exhibit Air Canada-5 as containing many steps which may make life easier for Air Canada but do not render any service to the freight forwarders or its client. Other steps were said to form part of the transportation process.

C.I.F.F.A.'s counsel closed his argument by asking that we rescind the exception charge retroactively to the day when the charge came into force.

b) Air Canada

Mr. Guy Delisle, counsel for Air Canada, argued that the thirteen steps outlined in Exhibit Air Canada-5 relate to the customs process, not the transportation process.

He pointed out that while other airlines may not use computers to keep a record of the "status" of a shipment, they still do keep a record of the status of the shipment by way of a manual process which Mr. Delisle qualified as being "probably a little longer".

Mr. Delisle emphasized that the post-audit control is a customs function and drew our attention to the fact that airlines are subject to penalties and taxes when the audit reveals discrepancies.

Counsel submitted to us that the effect of C.I.F.F.A.'s contentions is that C.I.F.F.A. is urging Air Canada to discriminate between a service performed for the general public and a service performed for freight forwarders: wheth-

pliquent, que les marchandises soient déplacées sous scellés ou non, et selon lui, l'A.T.I.C. voudrait qu'Air Canada impose un tarif au public, mais qu'elle en dispense les transitaires.

M. Delisle ne trouve pas pertinentes les déclarations de l'A.T.I.C. sur ce que font ou ne font pas les autres transporteurs. Il a ajouté qu'étant donné que seul le tarif d'Air Canada était à l'étude, il y avait lieu de se pencher uniquement sur ce que fait ou ne fait pas Air Canada.

Il a réaffirmé que le tarif d'exception et le tarif général de la section 9 s'appliquaient à un service distinct du transport des marchandises. Les étapes dont il est fait mention dans la pièce n° 5 d'Air Canada se rattachent selon lui à des formalités douanières. Il a en outre déclaré que les courtiers exigaient eux-mêmes le tarif de base de $7.50 pour les services fournis dans le cadre desdites formalités. (Page 296 de la transcription).

Conclusions du Comité

Après étude de l'affaire, nous en sommes venus à la conclusion que l'A.T.I.C. avait adopté une position contradictoire. Par sa propre conduite au moment où Air Canada contemplait des modifications tarifaires, l'A.T.I.C. nous paraît avoir refuté les arguments qu'elle nous présentait lors de l'audience.

À l'étape des entretiens au sujet de la modification du tarif TS-9, l'A.T.I.C. a encouragé Air Canada à majorer ses taux de la section 9. L'Association a même déclaré que les taux majorés de ladite section étaient justes et raisonnables. Elle prétend cependant que le tarif d'exception de la même section est lui injuste et déraisonnable. Comment peut-elle soutenir que le tarif général de la section 9 est juste et raisonnable, et que le tarif d'exception ne l'est pas, quand ledit tarif d'exception s'applique en fait à des services qui autrement seraient visés par le tarif général de la section 9, si les marchandises devaient rester sous la garde du transporteur pour fins de dédouanement et de livraison finale?

La décision qu'a rendue le C.T.A. le 29 juin 1978 réglait le différend à l'égard du tarif d'exception. Dès le début de la présente affaire,

er goods are removed in bond or not, steps 1 to 4 and 9 to 13 are performed, yet C.I.F.F.A. would have Air Canada assess a charge to the general public but absolve the freight forwarder from any charge.

Mr. Delisle objected to C.I.F.F.A.'s references to what carriers other than Air Canada do or do not do; he added that since the Air Canada tariff is the only one under scrutiny, then only what Air Canada does or does not do is relevant.

Air Canada's counsel reiterated the argument that the exception charge and the Section 9 general charge cover a service that is distinct from the transportation of the goods; it is a customs function which involves the processes outlined in Exhibit Air Canada-5. We were told that the $7.50 minimum charge assessed by Air Canada in respect of the customs function "is the same seven-fifty charge the brokers themselves charge for because they have to do the same function". (Transcript, p. 296).

Committee Findings

In our consideration of this matter it has occurred to us that C.I.F.F.A. has placed itself in a contradictory position. It appears to have refuted its argument at the hearing by its own conduct when the new charges were being considered by Air Canada.

C.I.F.F.A., at the discussion stage in respect of the changes to Tariff No. TS-9, had encouraged Air Canada to increase its Section 9 charge. And, C.I.F.F.A. is on the record as stating that the Section 9 charge, as increased, is just and reasonable. Yet, C.I.F.F.A. alleges that the exception charge in Section 9 is not just and reasonable. How can the Section 9 general charge be just and reasonable and at the same time the exception charge be unjust and unreasonable, when the exception charge does, in fact, cover services which would otherwise be remunerated through the Section 9 general charge if the goods had remained in the hands of the carrier for customs clearance and final delivery?

The A.T.C. decision of June 29, 1978, resolved the dispute concerning the exception charge. C.I.F.F.A. made it abundantly clear from the

l'A.T.I.C. a clairement démontré qu'elle ne s'opposait qu'au tarif d'exception.

Quant à l'argument de l'A.T.I.C. voulant qu'Air Canada n'ait pas attribué une valeur suffisante à l'exécution des étapes 5 à 8 dont fait état la pièce n° 5 de la compagnie aérienne, nous constatons que l'Association n'a produit aucune preuve à l'encontre du calcul d'Air Canada et de ladite pièce n° 5. L'un des témoins de l'A.T.I.C., M. Girard, a même confirmé l'exactitude des renseignements que renferme la pièce en question dans un témoignage que nous avons reproduit plus haut, et qui a été extrait de la page 106 de la transcription:

> [Traduction] Les marchandises sont placées dans une aire, ou là où vous voulez, sur un chariot de bagages, par exemple, en autant qu'elles soient numérotées. Les autorités douanières peuvent alors les examiner, et une fois le congé des douanes délivré, le public ou les firmes de transport peuvent venir prendre livraison des marchandises (...).

Nous sommes convaincus, qu'à l'exception des étapes 5 à 8, Air Canada fournit le même service lorsque les marchandises sont déplacées sous scellés ou non.

L'argument de l'A.T.I.C., voulant que certaines des étapes mentionnées dans la pièce n° 5 fassent partie du processus de transport pour lequel on applique le tarif marchandises, a été bien étudié. Nous sommes toutefois d'avis que les treize étapes en question se rapportent à l'exécution du travail visé par le tarif de la section 9 et par la clause d'exception qu'elle emporte, et qu'elles ne font pas partie du processus normal de transport. Nous convenons avec Air Canada que les formalités douanières l'obligent à fournir des services spéciaux en sus de ceux assurés dans le cadre du processus de transport même. Nous tenons en outre à souligner que si l'argument de l'A.T.I.C. tenait pour les marchandises déplacées sous scellés, il en irait nécessairement de même pour celles visées par le tarif général de la section 9. Et comme nous l'avons constaté, l'A.T.I.C. appuie fermement le tarif de la section 9.

On a longuement discouru sur les calculs d'après lesquels Air Canada pourrait demander

very beginning that it objected only to the exception charge.

We are mindful of C.I.F.F.A.'s argument that Air Canada has not allotted a proper value to steps 5 to 8 in Exhibit No. Air Canada-5. Unfortunately, C.I.F.F.A. has not adduced any evidence to contradict Air Canada's allotment of value. Nor, for that matter, has C.I.F.F.A. adduced any evidence which contradicts Exhibit No. Air Canada-5. To the contrary, we have earlier quoted the testimony of one C.I.F.F.A. witness which confirms the accuracy of Exhibit No. Air Canada-5; we are referring to Mr. Girard's account, found at p. 106 of the Transcript, of the work performed for which the Section 9 charge is assessed:

> placing it to a ramp or wherever you want. On a baggage cart if you want as long as it is numbered and the customs, when they want to examine the goods, it is available to them and also when you've got, you obtain, let's say, the customs release then the general public or the cartage people go and pick up the merchandise (...).

We are satisfied that, except for steps 5 to 8, Air Canada performs the same service when goods are removed in bond as when they are not removed in bond.

C.I.F.F.A.'s argument that some of the steps outlined in the Exhibit are part of the transportation process for which the cargo rate applies, has not gone unnoticed. It is our opinion, however, that the steps outlined in Exhibit Air Canada-5 as comprising the work performed for which the Section 9 charge and the exception charge are assessed, do not form part of the normal transportation process. We agree with Air Canada that the customs aspect of the cargo in question requires that special services be performed by Air Canada over and above the services that are performed as part of the transportation process. We must point out, too, that if C.I.F.F.A's argument was true of goods removed in bond, it must also be true of goods not removed in bond for which the Section 9 general charge applies. Yet, as we know, C.I.F.F.A. is a staunch supporter of the Section 9 charge.

Much has been said about the fact that, according to Air Canada's computations, Air Cana-

un tarif de base d'exception de $5.66 au lieu de $2.50. La compagnie aérienne a expliqué qu'elle tirait des avantages intangibles en n'ayant plus à assurer la garde des marchandises, ce pourquoi elle avait décidé d'accorder un rabais lorsque celles-ci étaient déplacées sous scellés. Nous estimons que l'écart entre le coût calculé et le tarif effectivement demandé réside dans le fait qu'Air Canada est partie à une résolution de l'IATA en vertu de laquelle le tarif de base a été fixé à $2.50 par envoi.

Il se peut que ledit tarif de $2.50 ne soit pas compensatoire, dans la mesure où il ne couvre pas les dépenses réelles d'Air Canada. Mais nous arrêtons là l'étude de cette question, et trouvons justifié le rabais accordé, (si vraiment il s'agit d'un rabais), d'après la déclaration d'Air Canada voulant que la compagnie tire des avantages intangibles lorsque les marchandises sortent de ses entrepôts sous scellés.

En conclusion, l'A.T.I.C. n'a pas convaincu le Comité de révision que le C.T.A. avait fait erreur en rendant une décision ne rejetant pas le tarif d'exception de la section 9 du tarif TS-9 d'Air Canada. En conséquence, la décision qu'a rendue le C.T.A. le 29 juin 1978 est par la présente confirmée, et la demande de révision de ladite décision déposée par l'A.T.I.C., rejetée.

da could assess as much as $5.66 by way of a minimum exception charge instead of the $2.50 charge provided for in the tariff. Air Canada explained that intangible benefits derived from the fact that Air Canada is no longer in custody of the goods, accounted for the discount granted when goods are removed in bond. We suggest that the reason for the gap between the calculated cost and the assessed charge may be related to the fact that Air Canada is party to an I.A.T.A. resolution that has set the figure for that charge at $2.50 per shipment.

It may be that the $2.50 charge is non compensatory in the sense that it is not high enough to cover Air Canada's actual costs. In this respect we are content not to go any further into this question and to accept Air Canada's statement that the intangible benefits, derived by Air Canada when the goods are removed in bond, warrant the reduction in charge - if reduction it is - from $5.66 to $2.50 per shipment.

In conclusion, C.I.F.F.A. has not convinced the Review Committee that the A.T.C. erred in its decision not to disallow the exception charge in Section 9 of Air Canada's Tariff No. TS-9. Accordingly, the A.T.C.'s decision of June 29, 1978 is hereby affirmed, and the application by C.I.F.F.A. for review of that decision is hereby dismissed.

MODALITÉS VISANT LE FRET - AIR CANADA / AIR CANADA CARGO

Annexe "A" / Appendix "A"
Pièce Air Canada - 5 / Exhibit No. Air Canada - 5

	Marchandises dédouanées dans l'aérogare de la compagnie / Processes if Cleared Customs in Terminal	**Marchandises déplacées sous scellés / Processes if Removed "In-Bond"**
1.	Répartition des envois dès leur réception / Shipments segregated upon receipt in terminal	Idem / Same as
2.	Enregistrement informatique des marchandises / Goods checked-in, transaction in computer	Idem / Same as
3.	Entreposage du fret (sur des chariots ou des porte-marchandises dans l'aérogare) / Goods stored in terminal location (cart or racking)	Idem / Same as
4.	Émission de l'avis d'arrivée / Arrival notice issued	Idem / Same as
5.	Demande d'inspection d'environ 5 à 10 p. 100 des marchandises par le service des douanes / Customs request examination of approx. 5 to 10% shipments	Étape supprimée / Step avoided
6.	Retrait des marchandises et présentation aux douanes / Above mentioned goods are removed from racks/carts and presented to customs	Étape supprimée / Step avoided
7.	Ouverture et fermeture des colis en présence des autorités douanières / Goods opened and sealed in presence of customs	Étape supprimée / Step avoided
8.	Remise des marchandises à leur place / Goods racked/placed back on carts	Étape supprimée / Step avoided
9.	Présentation par le client du congé des douanes ou de la copie de la lettre de transport / Customer presents customs release or delivery receipt copy of air waybill	Idem / Same as
10.	Retrait des marchandises et remise au client / Goods removed from racks/carts and handed to customer	Idem / Same as
11.	Signature et clôture de la lettre de transport / Signature obtained, air waybill closed off	Idem / Same as
12.	Inscription du montant des frais d'aérogares sur la lettre de transport (ICX, RIB, STR, etc.) / Terminal fees added to air waybill (ICX, RIB, STR, etc.)	Idem / Same as
13.	Postvérification des documents / Post-audit control documents	Idem / Same as

Préparée par le service des marchandises / Prepared by Cargo Services

En révision de la décision n° MV-LD-46 rendue par le Comité des transports par véhicule à moteur de la Commission canadienne des transports, rejetant une requête présentée par Les Distributions Éclair Ltée, en vertu de l'alinéa x) de l'article 11 de la Loi sur le dimanche

et

Relativement à une question préliminaire de droit connexe soulevée par le Comité de Révision de la Commission canadienne des transports, conformément à la règle 510 des Règles générales de la Commission

À savoir:

Le travail relié au transport des marchandises le dimanche par des "transporteurs privés", c'est-à-dire par camions autres que ceux que possède et utilise une entreprise de transport assurant des services à des expéditeurs moyennant un prix de louage ou une rétribution constitue-t-il du travail exécuté "pour le transport des marchandises par toute entreprise de transport" et de ce fait appartient-il à la Commission canadienne des transports de l'autoriser en vertu de l'alinéa x) de l'article 11 de la Loi sur le dimanche?

Répertorié: Re Les Distributions Éclair Ltée

Comité de révision: G. Roberge, c.r. (président), J.A.D. Magee, D.H. Jones, c.r., J.B.G. Thomson et J.T. Gray, c.r.

Date de la décision: le 30 mars 1979
Dossier n°: MV-L-LDA

Transport par véhicle à moteur - Loi sur le dimanche, *S.R.C. 1970, chap. L-13, par. 11x) - Exception pour une "entreprise de transport" - Si ressort de la compétence de la C.C.T. - Portée de l'exception aux transporteurs - Si peut être considéré comme exemption sous ladite loi.*

La requérante, Les Distributions Éclair Ltée., une entreprise du Québec exerçant un commerce de grossiste d'achat et de vente de journaux et de revues et en faisant la livraison à l'aide de ses propres camions, a déposé auprès du Comité des transports par véhicule à moteur (C.T.V.M.) une

In the matter of the review of decision MV-LD-46 of the Motor Vehicle Transport Committee of the Canadian Transport Commission denying an application by Les Distributions Éclair Ltée, under paragraph (x) of Section 11 of the Lord's Day Act

and

In the related matter of a preliminary question of law, raised by the Review Committee of the Canadian Transport Commission, pursuant to Rule 510 of the Commission's General Rules

to wit

Does the work relating to the transportation of goods on the Lord's Day by 'private trucking', i.e., by trucks other than those owned and operated by a trucking firm providing service to shippers 'for hire' or reward, constitute work within the meaning of work done 'in connection with the freight traffic of any transportation undertaking', and therefore come within the jurisdiction of the Canadian Transport Commission to authorize, pursuant to paragraph (x) of Section 11 of the Lord's Day Act?

Indexed as: Re Les Distributions Éclair Ltée

Review Committee: G. Roberge, Q.C. (Chairman), J.A.D. Magee, D.H. Jones, Q.C., J.B.G. Thomson and J.T. Gray, Q.C.

Date of Decision: March 30, 1979
File No.: MV-L-LDA

Motor vehicle transport - Lord's Day Act, *R.S.C. 1970, c. L-13, s. 11(x) - Exception for "transportation undertaking" - Whether C.T.C has jurisdiction - Applicability of exception to carriers - Whether amounts to exemption under the said Act.*

Les Distributions Éclair Ltée. (Applicant), a Quebec newspaper and magazine wholesaler operating its own delivery trucks, applied to the Motor Vehicle Transport Committee (M.V.T.C.) for permission to deliver certain Sunday newspapers to retailers. The Applicant claimed exemption from

requête en autorisation d'effectuer la livraison de journaux du dimanche à des détaillants. La requérante prétendait être dispensée de respecter la prohibition de travail prévue à l'alinéa 11x) de la Loi sur le dimanche *et faisait valoir que le travail qu'elle exécutait était un "travail que la Commission canadienne des transports, tenant compte des objets de la présente loi et désirant prévenir tous les retards injustifiables, juge nécessaire d'autoriser pour le transport des marchandises par toute entreprise de transport ...". Le Comité des transports par véhicule à moteur a rejeté la requête. La requérante en a appelé auprès du Comité de révision.*

Décision: *La C.C.T. (y compris le C.T.V.M.) a compétence, aux termes de l'alinéa 11x) de la* Loi sur le dimanche, *pour autoriser la requérante à exercer ses activités le dimanche à titre "d'entreprise de transport". Selon le sens ordinaire des mots, "entreprise de transport" s'applique autant à un transporteur privé qu'à un transporteur public; rien ne permet de croire qu'une telle signification soit contraire à la volonté du Parlement. Les marchandises que transporte la requérante le dimanche se composent de journaux du dimanche. Selon le Comité de Revision, ce serait un "retard injustifiable" si on ne permettrait pas ladite livraison puisque ça porterait préjudice non seulement à la requérante mais également au public. En conséquence, la requérante a droit d'être exemptée aux termes de l'alinéa 11x).*

Jurisprudence citée

P.G. pour l'Ontario c. Winner, [1954] 4 D.L.R. 677
C.P.R. c. P.G. de la Colombie-britannique, [1950] 1 D.L.R. 721
City of Hamilton c. Motorways, [1978] 1 R.C.S. 640
City of Toronto c. Bell Telephone Co. of Canada, [1905] A.C. 52
Coutts and Co. c. Inland Revenue Commissioners, [1953] A.C. 267
Maunsell c. Olins, [1975] A.C. 373
Re East and West India Dock Co. [1888], 38 Ch. D. 576 (C.A.)
Re l'arrêt sur la réglementation et le contrôle de la radio - communication au Canada, [1932] A.C. 304
Rosenbloom c. Lavut, 33 D.L.R. 470

the work prohibition of the Lord's Day Act, *under s. 11(x) of the Act, as "any work that the Canadian Transport Commission (C.T.C.), having regard to the object of this Act, and with the object of preventing undue delay, deems necessary to permit in connection with the freight traffic of any transportation undertaking...". The Motor Vehicle Transport Committee denied the application. The Applicant appealed to the Review Committee.*

Decision: *The C.T.C. (including the M.V.T.C.) has jurisdiction to permit the Applicant's Sunday activities under s. 11(x) of the* Lord's Day Act *as a "transportation undertaking". The ordinary meaning of "transportation undertaking" includes private as well as common carriers; there is no reason to believe this meaning contravenes the intent of Parliament. Since the goods being transported by the Applicant on Sundays consists of Sunday newspapers, "undue delay" in their delivery would result in harm not only to the Applicant, but also to the public. The Applicant therefore is entitled to the exemption under s. 11(x).*

Cases referred to

A.G. for Ontario v. Winner, [1954] 4 D.L.R. 657

C.P.R. v. A.G. of British Columbia, [1950] 1 D.L.R. 721
City of Hamilton v. Motorways, [1978] 1 S.C.R. 640
City of Toronto v. Bell Telephone Co. of Canada, [1905] A.C. 52
Coutts and Co. v. Inland Revenue Commissioners, [1953] A.C. 267
Maunsell v. Olins, [1975] A.C. 373
Re East and West India Dock Co. [1888], 38 Ch. D. 576 (C.A.)
Re Regulation and Control of Radio Communication in Canada, [1932] A.C. 304

Rosenbloom v. Lavut, 33 D.L.R. 470

Lois citées

Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867, 30-31 Vict., chap. 3, par. 92(10)
Loi d'interpétation, S.R.C. 1970, chap. I-23, art. 11
Loi sur le dimanche, S.R.C. 1970, chap. L-13, art. 3 et le par 11x), l'art. 11 en général
Loi sur le transport par véhicule à moteur, S.C.R. 1970, chap. M-14, en général
Loi sur l'Office national de l'énergie, S.R.C. 1970, chap. N-6, Partie IV en général
Loi nationale sur les transports, 1966-67 (Can.), chap. 69, art. 94
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, par. 4(e) et en général

Règles citées

Règles générales de la C.C.T., C.R.C. 1978, règle n° 510

Doctrine citée

E.M. Driedger, *The Construction of Statutes*, (Toronto: Butterworth 1974)

Comparutions

D.W. Burtnick pour le Gouvernement de l'Ontario; John H. Francis, c.r., pour Swift Canadian Company Limited et Canada Packers Limited; Jean Rivard pour Les Distributions Éclair Ltée.; Gérard Tremblay et Douglas Miller pour Kruger Pulp and Paper Company; R.G. Belfoi, c.r., et L.E. Smith pour Private Motor Truck Council of Canada; Gordon A. MacKay, c.r., pour J.M. Schneider Inc.; C. Douglas MacLeod et Wenda Yenson pour Liquid Carbonic Canada Company Ltd.; F.J.C. Newbould pour Corporate Foods Ltd.; John F. Evans et Bill McAndrew pour Canadian Outdoor Amusement Association et Conklin & Garrett Limited; Adrien R. Paquette et Ray Roy pour Beauvais Ltée.; G.W. Nadeau et Michel Vary pour la Commission canadienne des transports.

DÉCISION

Partie I

Historique

La compagnie Les Distributions Éclair Ltée a déposé, en vertu de l'alinéa x) de l'article 11*

Statutes referred to

British North America Act, 1867, 30-31 Vict., c. 3, s. 92(10)
Interpretation Act, R.S.C. 1970, c. I-23, s. 11

Lord's Day Act, R.S.C. 1970, c. L-13, ss. 3 and 11(x), s. 11 and in general
Motor Vehicle Transport Act, R.S.C. 1970, c. M-14, in general
National Energy Board Act, R.S.C 1970, c. N-6, Part IV in general
National Transportation Act, 1966-67 (Can.), c. 69, s. 94
National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, s. 4(e) and in general

Rules referred to

General Rules of the C.T.C., C.R.C. 1978, Rule No. 510

Authorities referred to

E.M. Driedger, *The Construction of Statutes* (Toronto: Butterworth 1974)

Appearances

D.W. Burtnick for the Government of Ontario; John H. Francis, Q.C., for the Swift Canadian Company Limited and Canada Packers Limited; Jean Rivard for Les Distributions Éclair Ltée; Gérald Tremblay and Douglas Miller for Kruger Pulp and Paper Company; R.G. Belfoi, Q.C. and L.E. Smith for the Private Motor Truck Council of Canada; Gordon A. MacKay, Q.C., for J.M. Schneider Inc.; C. Douglas MacLeod and Wenda Yenson for the Liquid Carbonic Canada Company Ltd.; F.J.C. Newbould for Corporate Foods Ltd.; John F. Evans and Bill McAndrew for the Canadian Outdoor Amusement Association and Conklin & Garrett Limited; Adrien R. Paquette and Ray Roy for Beauvais Ltée; G.W. Nadeau and Michel Vary for the Canadian Transport Commission.

DECISION

Part I

Background

Les Distributions Éclair Ltée applied to the Canadian Transport Commission, as provided

de la *Loi sur le dimanche*, une requête auprès de la Commission canadienne des transports, afin d'être autorisée à transporter des journaux et autres publications le dimanche. À cet effet, la compagnie a rempli le formulaire courant de demande fourni par le Comité des transports par véhicule à moteur, lequel est responsable de l'application de la disposition susmentionnée.

Au paragraphe 3 de ce formulaire où il est indiqué que "Le requérant est une entreprise de transport" (le soulignement est nôtre) et qui invite ce dernier à "annexer une copie de son permis ou permis d'exploitation émis par une commission provinciale de transport", la compagnie a fait sienne cette déclaration et a ajouté qu'elle "transporte des marchandises qui sont sa propriété et, en conséquence, ne détient ni ne requiert aucun permis d'exploitation d'aucune commission provinciale de transport".

Au paragraphe 4 de ce formulaire, la compagnie a fait sienne la déclaration suivante:

> Le requérant, tenant compte des objets de la *Loi sur le dimanche*, juge nécessaire de poursuivre le dimanche, partie de la besogne de son état ordinaire, en vue de prévenir des retards injustifiables concernant le transport des marchandises

et a décrit "le travail jugé nécessaire de poursuivre le dimanche" comme il suit:

for in section 11 of the *Lord's Day Act**, for permission to transport newspapers and other publications on the Lord's Day. The Company made use of the standard application form supplied by the Motor Vehicle Transport Committee which administers section 11(x) of the Act.

In respect of paragraph three (3) of that form which contains the statement that "the applicant is a transportation undertaking" (emphasis added) and which invites the applicant to "attach copy of his licence or operating permit issued by a provincial transportation board", the Company made that statement its own and added that it [translation] "transports goods which are its property and consequently neither holds nor requires an operating permit from any transportation board".

In respect of paragraph four (4) of that form, the Company made its own the following statement:

> The applicant, having regard to the object of the *Lord's Day Act*, deems it necessary to carry on, on the Lord's Day, the following part of his ordinary calling to prevent undue delay in connection with freight traffic

and described "the part of business it is deemed necessary to carry on, on the Lord's Day", as pertaining to the following enterprise:

---

* "11. Nonobstant les dispositions des présentes, une personne peut le dimanche exécuter un travail nécessaire ou se livrer à des oeuvres de charité; et pour plus de certitude, mais sans en restreindre cependant le sens ordinaire, l'expression "travaux nécessaires ou oeuvres de charité" comprend ici toutes les sortes de travaux suivants:

x) le travail que la Commision canadienne des transports, tenant compte des objets de la présente loi et désirant prévenir tous les retards injustifiables, juge nécessaire d'autoriser pour le transport des marchandises par toute entreprise de transport. (S.R., chap. 171, art. 11; 1966-67 (Can.), chap. 69, art. 94)."

* "11. Notwithstanding anything herein contained, any person may on the Lord's Day do any work of necessity or mercy, and for greater certainty, but not so as to restrict the ordinary meaning of the expression "work of necessity or mercy", it is hereby declared that it shall be deemed to include the following classes of work...

(x) any work that the Canadian Transport Commission, having regard to the object of this Act, and with the object of preventing undue delay, deems necessary to permit in connection with the freight traffic of any transportation undertaking, R.S., c. 171, s. 11; 1966-67 (Can.), c. 69, s. 94."

La requérante achète comme grossiste des journaux, revues, périodiques et imprimés qu'elle revend à des détaillants partout dans la Province. La requérante se charge de livrer aux destinataires les produits mentionnés ci- dessus par véhicules à moteur lui appartenant ou loués par elle.

Quant à "la nature des retards injustifiables que le requérant juge nécessaire de prévenir", la compagnie donne l'explication suivante au paragraphe 5:

Certaines des publications sont mises sur le marché le dimanche ou doivent être rendues à destination dans la nuit de dimanche à lundi pour distribution le lundi. Lorsque la requérante fait la livraison de ses marchandises aux consignataires, elle doit également rapporter les éditions précédentes qui n'ont pas été vendues ainsi se voit forcée de faire le dimanche le transport de journaux, revues, périodiques et imprimés.

Il y a lieu de souligner qu'avec sa requête en révision, la compagnie présentait en supplément la déclaration sous serment suivante:

1. Les publications que la requérante Les Distributions Éclair Ltée doit nécessairement transporter le dimanche, sont des journaux destinés à être mis en vente le dimanche même et sont spécialement faits dans ce but. Les journaux en question sont 'Dimanche Matin' et 'Dernière heure'.

Dans les deux cas les journaux commencent à être imprimés vers 10:00 le samedi soir et, selon les circonstances particulières de chaque édition, l'impression du journal se continue jusqu'à une heure qui varie ordinairement entre 3:00 et 7:00 a.m. le dimanche matin.

2. Ces publications doivent être considérées comme des objets périssables car elles doivent être mises sur le marché le dimanche, et en conséquence doivent être transportées par camion le dimanche dès après leur impression.

[translation] The Applicant buys newspapers, magazines and periodicals and printed matters wholesale, and resells them to retailers throughout the province. The Applicant undertakes to deliver the above mentioned goods to the consignees in motor vehicles which it owns or rents.

As to "the nature of the undue delay the Applicant deems to prevent", the Company, at paragraph five (5) of the form, gave the following explanation:

[translation] Some of the publications are put up for sale on Sunday or have to be delivered on Sunday night for distribution on Monday. When the Applicant delivers its goods to the consignees it also has to collect the previous editions which were not sold and is thus obliged to transport newspapers, magazines, periodicals and printed matters on Sundays.

It should be pointed out that with its application for review the Company supplemented that information by means of a sworn statement, as follows:

[translation]

1. The publications that Les Distributions Éclair Ltée must of necessity transport on the Lord's Day are newspapers intended for sale on that very day and which are printed for that purpose. These are 'Dimanche Matin' and 'Dernière Heure'.

In both cases, the printing of these newspapers starts at approximately 10 o'clock Saturday evening and, depending on the circumstances pertaining to each of the editions of such newspapers, continues up to 3 to 7 o'clock Sunday morning.

2. These publications must be considered as perishables since they must be offered in the market on the Lord's Day and, consequently, must be transported on that day as they come off the printing press.

L'Association canadienne des automobiles (ACA) a déposé une intervention par laquelle elle s'oppose à la requête.

Après étude de la requête, des documents déposés et de l'intervention susmentionnée, le Comité des transports par véhicule à moteur a jugé que la requête "ne rencontre pas les critères édictés par l'article 11x) de la *Loi sur le dimanche*" et en conséquence, l'a rejetée.

Partie II

La requête en révision déposée par la compagnie est fondée sur les motifs suivants:

1) L'intervention ou l'opposition de l'Association canadienne des automobiles (ACA) n'a pas été signifiée à la requérante. Ne connaissant pas son contenu, celle-ci n'a pas eu la possibilité d'y répondre.

2) Dans sa décision, le Comité se limitait à déclarer: "que la requête présentée par Les Distributions Éclair Ltée ne rencontre pas les critères édictés par l'article 11x) de la *Loi sur le dimanche*". La requérante ne sait pas en quoi elle n'a pas satisfait aux conditions prescrites dans cette disposition; mais elle estime qu'elle y a satisfait. Étant donné que le Comité n'a jamais demandé de précisions supplémentaires "concernant les marchandises à transporter le dimanche", la requérante suppose que "le Comité était satisfait de l'urgence et de la nécessité de faire le transport desdites marchandises le dimanche en raison même de leur nature que l'on peut qualifier analogiquement de périssable" et que "le seul autre critère exigé par l'article ci-dessus mentionné" et à l'égard duquel on pourrait conclure que la compagnie a failli, doit concerner "la nature de l'entreprise".

Partant de cette hypothèse, la compagnie expose que la Commission est habilitée à "autoriser l'acheminement de marchandises par toute entreprise de transport le dimanche et qu'il en résulte donc, que la requête ne pouvait pas ou n'aurait pas dû être rejetée pour le motif que la requérante ne faisait pas du transport pour considération".

An intervention in opposition or objection to the application was filed by the Canadian Automobile Association (CAA).

Having considered the application, the documents produced and the objection, the Motor Vehicle Transport Committee found that the application did "not meet the criteria laid down in section 11(x) of the *Lord's Day Act*" and accordingly rejected it.

Part II

The application for review entered by the Company is based on the following grounds:

1) That the intervention or objection of the Canadian Automobile Association (CAA) had not actually been served on the Applicant. Not being aware of its contents, the Applicant was not afforded the opportunity of replying to it.

2) That the Committee in its decision did not go beyond stating "that the application by Les Distributions Éclair Ltée does not meet the criteria laid down in section 11(x) of the *Lord's Day Act*". Thus, not knowing in what way the Company had failed to meet the criteria prescribed by that section but being of the opinion that it has met those criteria, the Applicant formulates the assumption since the Committee had not requested additional information "regarding the goods to be carried on Sundays, thereby giving rise to the belief that the Committee was satisfied of the necessity of carrying these goods on the Lord's Day because of their nature, which might be described by analogy as perishables", and that "the only other criterion prescribed by that section", and in respect of which the Company could be said to have failed, must relate to "the nature of the firm".

Proceeding from that basis the Company submits that the Commission has the jurisdiction "to authorize the carriage of goods on the Lord's Day by any transportation undertaking and, therefore, that the application could not and should not have been denied on the grounds that the Applicant was not engaged in transportation for hire or reward".

La requérante expose en outre que la Commission devrait réviser et modifier la conclusion et la décision du Comité des transports par véhicule à moteur relativement à ladite requête.

Après avoir déterminé qu'il y avait lieu de procéder à révision, notamment parce que la requête soulevait une importante question de juridiction, le Comité de révision a jugé utile de régler cette question de droit avant de poursuivre l'affaire. Il a donc ordonné, conformément à la règle 510 des *Règles générales de la Commission*, que cette question soit posée à la requérante, soumise aux transporteurs dont les requêtes sont à l'étude, aux 'transporteurs privés' à l'égard desquels on peut avoir accordé ou rejeté des demandes de dispenses, aux Procureurs généraux (provinciaux et fédéral), à l'Association canadienne des automobiles (ACA), et qu'elle soit publiée dans la Gazette du Canada de façon que toute personne ou partie intéressée puisse comparaître et être entendue sur cette question. La question fut formulée comme suit:

> Le travail relié au transport des marchandises le dimanche par des 'transporteurs privés', c'est-à-dire par camions autres que ceux que possède et utilise une entreprise de transport assurant des services à des expéditeurs moyennant un prix de louage ou une rétribution constitue-t-il du travail exécuté "pour le transport des marchandises par toute entreprise de transport" et de ce fait appartient-il à la Commission canadienne des transports de l'autoriser en vertu de l'alinéa 11x) de la *Loi sur le dimanche*?

L'audience publique s'est tenue à Ottawa le 5 juin 1978; douze (12) parties représentées par avocat y participèrent, à savoir:

La requérante
Le Procureur général de l'Ontario
The Canadian Outdoor Amusement Association et Conklin and Garrett Limited
Swift Canadian Limited et Canada Packers Limited
Kruger Pulp and Paper
Beauvais Ltée
Corporate Foods Limited
J.M. Schneider Inc.
The Private Motor Truck Council of Canada
Liquid Carbonic Canada Ltd./Ltée

The Applicant submits that the Commission should review and change the finding and decision of the Motor Vehicle Transport Committee in respect of the application at hand.

The Review Committee having determined that the matter was reviewable, more particularly so because it raised an important jurisdictional question, and being of opinion that it would be convenient to have that question of law decided before proceeding further with the case, consequently directed, pursuant to Rule 510 of the *Commission's General Rules*, that such question be put to the Applicant, circulated to those carriers with applications pending, to 'private carriers' who may have been granted or denied exemptions heretofore, to the Attorneys General (Provincial and Federal), to the Canadian Automobile Association (CAA) and that it also be published in the Canada Gazette so that any person or interested party may appear and be heard on the subject. The question read as follows:

> Does the work relating to the transportation of goods on the Lord's Day by "private trucking", i.e., by trucks other than those owned and operated by a trucking firm providing service to shippers "for hire" or reward, constitute work within the meaning of work done "in connection with the freight traffic of any transportation undertaking", and therefore come within the jurisdiction of the Canadian Transport Commission to authorize, pursuant to paragraph (x) of section 11 of the *Lord's Day Act*?

The public hearing contemplated took place in Ottawa, on June 5, 1978, at which were heard twelve parties represented by Counsel:

The Applicant
The Attorney General for Ontario
The Canadian Outdoor Amusement Association and Conklin and Garrett Limited
Swift Canadian Limited and Canada Packers Limited
Kruger Pulp and Paper
Beauvais Ltée
Corporate Foods Limited
J.M. Schneider Inc.
The Private Motor Truck Council of Canada
Liquid Carbonic Canada Ltd./Ltée

Préalablement à l'audience, quelques-unes des parties susmentionnées avaient également déposé des mémoires. Plusieurs autres parties intéressées, qui n'ont toutefois pas comparu à l'audience, ont aussi exprimé leurs vues à la Commission, notamment, la Ontario Trucking Association, Division des transporteurs privés, qui a déclaré que les transporteurs "acheminant leurs propres marchandises dans leurs propres véhicules devraient être considérés comme des entreprises de transport, aux termes de l'alinéa x) de l'article 11 de la *Loi sur le dimanche*" [traduction].

La Ontario-Minnesota Pulp and Paper Company Limited a soumis "que les camions que possèdent et exploitent des transporteurs autres que "les transporteurs publics offrant leurs services contre rémunération" soient considérés comme étant exempts des dispositions de la *Loi sur le dimanche* et notamment de l'alinéa x) de l'article 11" [traduction].

Le plaidoyer écrit présenté pour le compte de l'entreprise Jos Girard et Fils Inc. de Sept-Îles (Québec), selon lequel "l'alinéa x) de l'article 11 de la *Loi sur le dimanche* ne conférait aucun pouvoir à la Commission relativement au transporteur privé transportant ses propres marchandises", a été retiré avant l'ouverture même de l'audience.

D'autres communications ont également été reçues qui ne portaient pas sur la question à débattre, mais exprimaient des opinions générales à l'égard des services de camionnage le dimanche.

Partie III

Plaidoiries à l'audience publique

Plaidoiries de Les Distributions Éclair Ltée

Me Jean Rivard, avocat représentant Les Distributions Éclair Ltée, a présenté les arguments suivants à l'appui de sa prétention à l'effet que l'alinéa x) de l'article 11 de la *Loi sur le dimanche* s'applique aux camions autres que ceux que possède et utilise une entreprise de camionnage offrant ses services aux expéditeurs, moyennant un prix de louage ou une rétribution.

Prior to the hearing some of the above named participants had also filed written submissions. Many other interested parties, which did not appear at the hearing, have also expressed their views to the Commission, of which, The Ontario Trucking Association, Private Carriers Division, submitted that carriers "transporting their own property in their own vehicles should be considered as transportation undertakings within the meaning of paragraph (x) of section 11 of the *Lord's Day Act*".

The Ontario-Minnesota Pulp and Paper Company Limited, submitted "that trucks privately owned and operated by other than "for hire common carriers" be considered exempt from the provisions of the *Lord's Day Act* and included in paragraph (x) of section 11".

A written argument submitted on behalf of the firm Jos. Girard et Fils Inc., Sept-Iles, P.Q., to the effect "that the Commission had no jurisdiction under paragraph (x) of section 11 of the *Lord's Day Act*, in respect of private carrier transporting his own goods" was withdrawn prior to the hearing.

Other communications were received which did not address themselves to the point at issue but rather expressed views generally as regards trucking on Sundays.

Part III

Arguments Submitted at the Public Hearing

Argument Made by Les Distributions Éclair Ltée

Mr. Jean Rivard, counsel for Les Distributions Éclair Ltée advanced the following arguments in support of his contention that Section 11(x) of the *Lord's Day Act* is applicable to trucks other than those owned and operated by a trucking firm providing service to shippers for hire or reward.

Il a exprimé en ces termes la question à résoudre: premièrement, la disposition vise-t-elle les transporteurs autres que les transporteurs publics? Le cas échéant, à quelles entreprises, autres que les transporteurs publics, s'applique l'expression 'entreprise de transport'?

Soulignant que l'expression susmentionnée n'est pas définie dans la *Loi sur le dimanche*, Me Rivard a déclaré qu'il *ne fallait pas* avoir recours aux définitions d''entreprise de transport' énoncées dans les lois autres que la *Loi sur le dimanche* pour les appliquer dans le cadre de *ladite loi*. Après avoir exprimé cette mise en garde, il s'est reporté aux définitions de cette expression figurant dans la *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, chap. N-17 et la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, S.R.C. 1970, chap. M-14. A cet égard, il a souligné qu'aucune des définitions n'établissait de distinction entre le transport assuré contre rémunération ou un prix de louage et celui qui n'est pas assuré contre rémunération ou un prix de louage.

Compte tenu du fait que la *Loi sur le dimanche* restreint la liberté d'activité, Me Rivard a invoqué le principe selon lequel ce qui n'est pas précisément defendu est par conséquent permis. Il en a conclu qu'en l'absence d'une définition dans la *Loi sur le dimanche*, il fallait interpréter ladite expression dans son sens le plus large possible, en autant que cette interprétation soit raisonnable et conforme à l'objet de la Loi.

Il a alors exprimé qu'il serait déraisonnable de refuser l'application de l'alinéa 11x) à une compagnie comme Les Distributions Éclair Ltée. Un tel refus, a-t-il déclaré, équivaudrait à faire une distinction injuste entre un particulier qui a investi son argent pour acheter du matériel de façon à transporter ses propres marchandises, et un particulier qui choisit de ne pas faire un tel investissement et qui compte plutôt sur les services des transporteurs publics pour acheminer ses marchandises.

Après avoir déclaré qu'il fallait prendre l'expression 'entreprise de transport' dans son sens courant, il a concentré son attention sur le mot 'entreprise' et son équivalent anglais '*undertaking*' et il a cité au Comité les définitions suivantes tirées de dictionnaires:

Mr. Rivard expressed in the following terms the issue to be resolved: First, does Section 11(x) apeply to other than common carriers? Assuming that it does, the second step consists in defining what undertakings, other than common carrier undertakings, fall within the meaning of the expression 'transportation undertaking'.

Mr. Rivard, noting that the expression 'transportation undertaking' is not defined in the *Lord's Day Act*, submitted that one should *not* resort to the definitions of 'transportation undertaking' to be found in Acts other than the *Lord's Day Act*, and from there define the meaning of that expression in the context of the Lord's Day Act. Upon placing this *caveat*, Mr. Rivard referred to the definitions of 'transportation undertaking' found in the *National Transportation Act*, R.S.C. 1970 c. N-17 and in the *Motor Vehicle Transport Act*, R.S.C. 1970, c. M-14; he pointed out that neither definition differentiates between transportation for hire or reward, and transportation not for hire or reward.

In view of the fact that the *Lord's Day Act* is a statute which imposes restrictions on freedom, Mr. Rivard invoked the principle that what is not specifically prohibited is therefore permitted. This led him to the argument that, in the absence of a definition in the *Lord's Day Act* itself of the expression 'transportation undertaking', one should interpret the said expression as broadly as possible, so long as the interpretation is reasonable and consistent with the object of the *Act*.

Mr. Rivard submitted that it would not be reasonable to deny to a company such as Les Distributions Éclair Ltée access to Section 11(x). The result of such a denial would, he suggested, be tantamount to discriminating against a person who has invested his money into equipment to carry his own goods, as opposed to a person who chooses not to make such an investment and instead relies on common carriers for the transportation of his goods.

Upon stating his opinion that the expression 'transportation undertaking' had to be construed in its ordinary meaning, Mr. Rivard concentrated on the word 'undertaking' and its French equivalent '*entreprise*', and provided to the Committee the following dictionary definitions:

(i) Quillet, dictionnaire encyclopédique, 1958

'entreprise' - "se dit aussi de certains établissements destinés à procurer au public un service particulier... organisation commerciale ou industrielle à laquelle collaborent harmonieusement patrons, ingénieurs, etc."

(ii) Littré, dictionnaire de la langue française, 1963

'entreprise' - "établissement industriel ou commercial... opération de commerce."

(iii) Robert, dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, édition de 1966, p. 555

'entreprise' - "organisation de production de biens ou de services à caractère commercial."

(iv) Black's Law Dictionary 4e éd. révisée, 1968

'undertaking' - "a promise, engagement or stipulation."

(v) Words and Phrases, 2e éd.

"Undertaking is not a physical thing but is an arrangement under which of course physical things are used."

"*Income Tax Act* defines *business* as including an undertaking of any kind and this expression is wide enough by itself to embrace trades, manufacturers, professions or callings and any other conceivable kind of enterprise as well." (Me Rivard a déclaré que cette définition de 'business' pouvait être renversée et s'appliquer également à 'entreprise').

(vi) Webster's Third New International Dictionary, 1966

'undertaking' - "a business, work or project which one engages in or attempts".

(i) Quillet, dictionnaire encyclopédique, 1958

'entreprise' - "se dit aussi de certains établissements destinés à procurer au public un service particulier... organisation commerciale ou industrielle à laquelle collaborent harmonieusement patrons, ingénieurs, etc."

(ii) Littré, dictionnaire de la langue française, 1963

'entreprise' - "établissement industriel ou commercial... opération de commerce."

(iii) Robert, dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, édition de 1966, p. 555

'entreprise' - "organisation de production de biens ou de services à caractère commercial."

(iv) Black's Law Dictionary, revised 4th ed., 1968

'undertaking' - "a promise, engagement or stipulation."

(v) Words and Phrases, 2d ed.

"Undertaking is not a physical thing but is an arrangement under which of course physical things are used."

"*Income Tax Act* defines *business* as including an undertaking of any kind and this expression is wide enough by itself to embrace trades, manufacturers, professions or callings and any other conceivable kind of enterprise as well." (Mr. Rivard submitted that this definition of 'business' could be reversed and apply equally as a definition of 'undertaking').

(vi) Webster's Third New International Dictionary, 1966

'undertaking' - "a business, work or project which one engages in or attempts."

Me Rivard a ensuite exprimé l'opinion que si l'on prend l'expression 'entreprise de transport' dans son sens courant, compte tenu des définitions susmentionnées, on ne peut conclure que l'alinéa 11x) s'applique uniquement aux transporteurs publics. Il a mis en doute le pouvoir du Comité de limiter la portée d'un texte qui est lui-même déjà limitatif.

Il a alors attiré notre attention sur les personnes qui doivent faire transporter leurs marchandises et a réitéré l'argument selon lequel le sens courant de 'entreprise de transport' ne peut raisonnablement conduire à une interprétation qui, de fait, établirait une distinction entre une entreprise transportant ses propres marchandises et une ayant recours aux services de quelqu'un d'autre à cette fin. À son avis, rien dans la *Loi sur le dimanche* ne justifie une telle discrimination.

En supposant que l'on juge que l'expression 'entreprise de transport' ne se limite pas aux transporteurs publics, mais s'applique aussi bien aux 'transporteurs privés', Me Rivard a poursuivi, en définissant un transporteur privé comme étant une personne transportant ses propres marchandises au moyen de son matériel ou au moyen de matériel à l'égard duquel il jouit de droits exclusifs d'utilisation.

"Faut-il qu'une entreprise se consacre uniquement et exclusivement au transport de marchandises pour pouvoir être considérée comme 'une entreprise de transport' au sens de la *Loi sur le dimanche*?" À sa propre question, il a répondu que dans l'affirmative, nombre de compagnies seraient éliminées du seul fait qu'elles se livrent également à des activités d'entreposage, d'emballage, de location de matériel ou de véhicules, etc.

Il a alors proposé trois catégories d'entreprises de transport:

1. celles qui s'occupent exclusivement de transport;
2. celles qui se consacrent principalement au transport, mais se livrent également à d'autres activités;
3. celles qui s'occupent principalement d'autres activités, mais qui assurent à l'occasion des services de transport.

Mr. Rivard expressed the opinion that if one construes the expression 'transportation undertaking' in its ordinary sense, given the above dictionary definitions of the word 'undertaking', one cannot conclude that Section 11(x) applies only to common carriers. He questioned the power of the Committee to restrictively apply a text which is already restrictive.

Mr. Rivard focused our attention on the people whose goods need to be transported, and reiterated the argument that the ordinary meaning of the words 'transportation undertaking' does not reasonably lend itself to an interpretation that would, in effect, discriminate between an undertaking that transports its own goods and an undertaking that has its goods transported by someone else. There is nothing in the *Lord's Day Act*, he added, that would justify such discrimination.

Assuming that it would be held that the words 'transportation undertaking' are not restricted to a common carrier, but also apply to a 'private carrier', Mr. Rivard went on to define a private carrier as being a person who transports his own goods with equipment which he owns or with equipment over which he enjoys rights of exclusive use.

Need an undertaking delve only and exclusively in the transportation of goods in order to constitute a 'transportation undertaking' within the meaning of the *Lord's Day Act*?, asked Mr. Rivard. To his own question he replied that if the answer were "yes", a host of companies would be eliminated for the mere fact that they also engage in warehousing, or packaging, or renting of equipment or vehicles, etc...

Mr. Rivard suggested to us three categories of transportation undertakings:

1. undertakings engaged exclusively in transportation.
2. undertakings engaged mainly in transportation, but also engaged in other activities.
3. undertakings engaged mainly in activities other than transportation, but also, "occasionally", engaged in transportation.

Dans le cas où le Comité attacherait de l'importance à la question de la rémunération, Me Rivard a allégué qu'une compagnie qui transporte ses propres marchandises recouvrerait ses frais de transport dans le prix de vente de ses produits, et que dans ce sens, le transporteur privé effectue des services de transport contre rémunération.

Me Rivard a terminé son plaidoyer en réitérant l'argument selon lequel rien dans la *Loi sur le dimanche* ne laisse supposer qu'une 'entreprise de transport' ne puisse être qu'une entreprise se livrant exclusivement ou principalement au transport. Il a déclaré qu'une compagnie qui possède son matériel de transport, engage son personnel pour acheminer des marchandises et assure un service de transport régulier, constitue une entreprise de transport, en dépit du fait qu'elle se consacre également à d'autres activités.

Plaidoirie du Gouvernement de l'Ontario

Me D.W. Burtnick, avocat représentant le Gouvernement de l'Ontario, a commencé sa plaidoirie en soulignant qu'il comptait que la décision du Comité de révision sur la question de droit ne dépendrait pas des faits contenus dans la requête déposée par Les Distributions Éclair Ltée.

Il a formulé ainsi la question de droit à débattre: "est-ce que la compétence de la CCT se limite aux entreprises de camionnage qui exercent leur activité à titre de transporteurs publics, ou est-ce qu'elle s'étend également aux entreprises qui ne sont pas des transporteurs publics, mais qui utilisent des camions dans le cadre d'une autre activité?" [traduction]

Le Gouvernement de l'Ontario a adopté comme position que la compétence de la CCT, aux termes de l'alinéa 11x) de la *Loi sur le dimanche*, se limitait aux entreprises de transport offrant leurs services contre rémunération et ne s'appliquait donc pas aux transporteurs privés.

Me Burtnick a envisagé la question ainsi: en premier lieu, examiner la *Loi sur le dimanche* dans son ensemble de manière à en déterminer l'objet et en deuxième lieu, mettre l'accent sur l'alinéa x) de l'article 11 afin de pouvoir déterminer la partie du mandat de la CCT dans le cadre de l'objet de cette loi.

In the event that the Committee would attach importance to the question of hire or reward, Mr. Rivard argued that a company that transports its own goods will recoup its cost of transportation in the sale price of its goods; in that sense, the private carrier is engaged in transportation for hire or reward, he submitted.

Mr. Rivard concluded his argument by reiterating the point that there is nothing in the *Lord's Day Act* that can lend support to the view that a 'transportation undertaking' can only be one which is exclusively or predominantly engaged in transportation. He submitted that a company that owns transportation equipment, that hires personnel to transport goods, and that transports goods on a regular basis, is a transportation undertaking notwithstanding the fact that the company also engages in non-transportation activities.

Argument Made by the Government of Ontario

Mr. D.W. Burtnick, counsel for the Government of Ontario, began his argument by stressing his understanding that the Review Committee's decision on the question of law would not turn on the facts present in the application made by Les Distributions Éclair Ltée.

Mr. Burtnick phrased, as follows, in his words, the question of law to be decided: "is the C.T.C.'s jurisdiction limited to trucking undertakings carrying on business as common carriers or does the jurisdiction extend also to enterprises which do not operate as common carriers but operate trucks as part of another business?"

The position taken by the Government of Ontario was that the C.T.C.'s jurisdiction under Section 11(x) of the *Lord's Day Act* is limited to undertakings that engage in transportation on a for-hire basis, and thus the C.T.C.'s jurisdiction does not apply to private carriers.

Mr. Burtnick's approach to the issue was, first, to look at the Act in its entirety in order to determine the purpose of the *Lord's Day Act*, and secondly, to focus on Section 11(x) of the Act to determine the extent of the C.T.C.'s role in the context of the purpose of the Act.

L'objet de la Loi, comme l'a souligné Me Burtnick, est d'empêcher les gens de se livrer à du travail, une besogne ou un ouvrage rémunérateur le dimanche. Il s'est alors reporté à l'article 4 de la *Loi*, et notamment à deux interdictions qu'il jugeait particulièrement pertinentes dans le cas qui nous intéresse. Les deux interdictions signalées sont les suivantes:

i) Nul ne peut légalement le dimanche exercer ou poursuivre une besogne de son état ordinaire ou quelque besogne accessoire de cet état.

ii) Nul ne peut légalement le dimanche, pour quelque gain, exécuter, au cours de cette journée, un travail, une besogne ou un ouvrage, ou y employer une autre personne.

Il a par la suite souligné les dispenses prévues par la Loi, notamment celles se rapportant au transport:

- Article 3: Aucune disposition de la Loi n'interdit le service de transport des voyageurs le dimanche, sur le chemin de fer d'une compagnie.

- Alinéa 11g): le transport des voyageurs et le travail qu'il nécessite;

- Alinéa 11h): l'acheminement vers leur destination des trains et des bâtiments en marche lorsque commence le dimanche, et toute besogne accessoire;

- Alinéa 11i): le chargement et le déchargement de marchandises sur les bateaux à passagers ou les trains à voyageurs sont permis le dimanche;

- Alinéa 11j): les travaux d'entretien nécessaires pour garder ouvertes les lignes et les voies de chemin de fer;

The purpose of the Act, as outlined to us by Mr. Burtnick, is to prevent persons from engaging in gainful work, business or labour on Sunday. Mr. Burtnick referred to Section 4 of the Act and in particular to two prohibitions which he considered especially relevant to the case before us. The two prohibitions singled out were the following:

(i) It is not lawful for any person on the Lord's Day to carry on or transact any business of his ordinary calling or in connection with such calling.

(ii) It is not lawful for any person on the Lord's Day for gain to do or employ any other person to do on that day any work, business or labour.

Counsel for the Government of Ontario then pointed out to us the exemptions, provided in the Act, from the prohibitions. In particular, he drew our attention to the exemptions that related to transportation:

- Section 3: Nothing in the Act prevents the operation of any railway passenger traffic on the Lord's Day.

- Section 11(g): the conveyance of travellers and work incidental thereto is permitted.

- Section 11(h): trains and vessels in transit at the beginning of the Lord's Day may continue to their destination during the Lord's Day and may perform any work incidental to the completion of such carriage.

- Section 11(i): the loading and unloading of merchandise from passenger boats and trains is permitted on the Lord's Day.

- Section 11(j): maintenance work is permitted on the Lord's Day as is required to keep the railway lines and tracks open.

- Alinéa 11k): le travail, avant six heures du matin et après huit heures du soir, des équipes de triage préposées au classement des wagons dans les cours de triage;

- Alinéa 11l): le chargement, le déchargement et la manoeuvre de certains navires spécifiés qui sans cela seraient indûment retardés au-delà du jour fixé pour leur départ, ou seraient en danger imminent d'être arrêtés par la clôture de la navigation; ou, après le 15 septembre, le chargement et le déchargement de navires portant du grain, du charbon ou du minerai;

- Alinéa 11n): le service d'un pont de péage ou d'un pont-levis, ou celui d'un bateau passeur ou d'un traversier;

- Alinéa 11o): le louage de chevaux, de voitures ou d'embarcations pour l'usage personnel de celui qui les loue;

- Alinéa 11s): le transport de voyageurs, par une compagnie canadienne de tramways électriques dont la ligne est interprovinciale ou internationale.

Après cette énumération, Me Burtnick a signalé que ces dispenses ne se rapportaient qu'au transport public, tant de marchandises que de voyageurs. Il en a conclu que l'alinéa x) de l'article 11 de la *Loi*, lorsque lu dans le contexte des autres dispenses liées au transport, doit être interprété comme étant limité au transport public (c'est-à-dire "aux formes de transport auxquelles le public a accès"), et non pas comme s'appliquant à l'acheminement de marchandises par des transporteurs privés.

Il a fait valoir que le Parlement, en utilisant l'expression 'entreprise de transport' à l'alinéa 11x), n'avait voulu décrire que les entreprises se livrant uniquement au transport de marchan-

- Section 11(k): yard crews may handle railway cars before 6 a.m. and after 8 p.m. on the Lord's Day.

- Section 11(l): the loading, unloading and operation of certain specified vessels is allowed on the Lord's Day provided that the preventing of same will unduly delay the scheduled time of sailing or place the vessel in danger of being stopped by the closing of navigation or where the vessels are carrying grain or coal or ore after September 15.

- Section 11(n): the operation of any toll bridge or drawbridge or any passenger-carrying ferry or boat is permitted.

- Section 11(o): horses and carriages or small boats may be hired on the Lord's Day for the personal use of the hirer.

- Section 11(s): an electric street railway company may operate its cars, on interprovincial or international lines, for passenger traffic on the Lord's Day.

After enumerating the exemptions relating to transportation, Mr. Burtnick suggested to us that these exemptions relate only to the public transportation system, whether for freight or for passengers. Accordingly, he submitted to the Committee that Section 11(x) of the *Lord's Day Act*, when read in the context of the other exemptions relating to transportation, must be construed as being limited to public transportation (i.e., "forms of transport to which the public has access"), and construed therefore as not applying to the private carriage of goods.

Focusing on Section 11(x), Mr. Burtnick argued that Parliament's intention, in using the expression 'transportation undertaking' in Section 11(x), was to describe only those businesses

dises contre rémunération, et n'a pas voulu inclure celles dont la fonction principale n'était pas reliée au transport, bien qu'elles puissent exercer certaines activités connexes de transport.

À l'appui de cet argument, il a suggéré que si le Parlement avait voulu que la CCT soit habilitée, en vertu de l'alinéa 11x), à autoriser tout transport de marchandises le dimanche, il l'aurait fait en termes clairs.

Il s'est alors reporté à quelques définitions des mots 'transport' et 'entreprise', tirées de dictionnaires (y compris leur équivalent français):

(i) Black's Law Dictionary

'transportation' - "the removal of goods or persons from one place to another by a carrier."

(ii) Oxford English Dictionary, Vol. II

'transportation' - "the action or process of transporting, conveyance of things or persons from one place to another."

'undertaking' - "enterprise, energy by an action, work, etc. undertaken or attempted, an enterprise."

(iii) Cassel's French Dictionary, 27th ed.

'entreprise' - "enterprise, undertaking, attempt, venture, contract, concern, establishment, company."

'transport' - "carriage, conveyance, transport, removal, transfer, assignment."

Partant de ces définitions, Me Burtnick a conclu qu'une 'entreprise de transport' désignait "une entreprise se consacrant à l'acheminement de marchandises ou de personnes d'un endroit à un autre". [traduction]

À l'égard du mot 'entreprise' se reportant au paragraphe 92(10) de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*, il a cité le passage suivant, tiré du jugement de Lord Macnaghten dans

that are solely devoted to the carriage of goods for reward; Parliament did not intend to include businesses whose prime function is not related to transportation, although there is some transportation activity being carried on in connection with the undertaking.

In support of his argument, Mr. Burtnick suggested that had Parliament intended the C.T.C. to have power, under Section 11(x), to authorize any transportation of goods on Sunday, it would have said so in unequivocal terms.

Mr. Burtnick then referred us to some dictionary definitions of the words 'transportation' and 'undertaking' (including their French equivalent):

(i) Black's Law Dictionary

'transportation' - "the removal of goods or persons from one place to another by a carrier."

(ii) Oxford English Dictionary, Vol. II

'transportation' - "the action or process of transporting, conveyance of things or persons from one place to another."

'undertaking' - "enterprise, energy by an action, work, etc. undertaken or attempted, an enterprise."

(iii) Cassel's French Dictionary, 27th ed.

'entreprise' - "enterprise, undertaking, attempt, venture, contract, concern, establishment, company."

'transport' - "carriage, conveyance, transport, removal, transfer, assignment."

From these definitions, Mr. Burtnick concluded that a 'transportation undertaking' is "an enterprise engaged in the removal of goods or persons from one place to another".

With respect to the word 'undertaking' which is found in Section 92(10) of the *British North America Act*, Mr. Burtnick quoted the following excerpt from the judgement of Lord

l'affaire *City of Toronto c. Bell Telephone Company of Canada*, [1905] A.C. 52 à la page 59:

> There are two minor points which ought perhaps to be noticed. (1.) It was argued that the company was formed to carry on, and was carrying on, two separate and distinct businesses - a local business and a long-distance business. And it was contended that the local business and the undertaking of the company so far as it dealt with local business fell within the jurisdiction of the provincial legislature. But there again, the facts do not support the contention of the appellants. The undertaking authorized by the Act of 1880 was one single undertaking, though for certain purposes its business may be regarded as falling under different branches or heads. The undertaking of the Bell Telephone Company was no more a collection of separate and distinct businesses than the undertaking of a telegraph company which has a long-distance line combined with local business, or the undertaking of a railway company which may have a large suburban traffic and miles of railway communicating with distant places. The special case contains a description of the company's business which seems to be a complete answer to the ingenious suggestion put forward on behalf of the appellants.

Bien qu'il reconnaisse que Lord Macnaghten utilisait les mots 'business' et 'undertaking' sans distinction, Me Burtnick a déclaré que ce qu'il importait de retenir de cet extrait était que les deux activités, qu'elles soient considérées comme une ou comme deux entreprises, étaient exercées, contre rémunération, les services pour chaque activité étant offerts au grand public moyennant une rémunération.

En conséquence, dans le cas d'une exploitation privée de camionnage, (c'est-à-dire une exploitation de camionnage accessoire à une activité totalement différente), l'activité n'est pas une entreprise du fait qu'aucun service de transport n'est offert généralement au grand public contre rémunération.

Me Burtnick s'est également reporté aux affaires suivantes:

Macnaghten in the case of *City of Toronto v. Bell Telephone Company of Canada*, [1905] A.C. 52 at 59:

> There are two minor points which ought perhaps to be noticed. (1) It was argued that the company was formed to carry on, and was carrying on, two separate and distinct businesses - a local business and a long-distance business. And it was contended that the local business and the undertaking of the company so far as it dealt with local business fell within the jurisdiction of the provincial legislature. But there, again, the facts do not support the contention of the appellants. The undertaking authorized by the Act of 1880 was one single undertaking, though for certain purposes its business may be regarded as falling under different branches or heads. The undertaking of the Bell Telephone Company was no more a collection of separate and distinct businesses than the undertaking of a telegraph company which has a long-distance line combined with local business, or the undertaking of a railway company which may have a large suburban traffic and miles of railway communicating with distant places. The special case contains a description of the company's business which seems to be a complete answer to the ingenious suggestion put forward on behalf of the appellants.

While admitting that Lord Macnaghten used the words 'business' and 'undertaking' interchangeably, Mr. Burtnick submitted to us that the point to be drawn from that excerpt is that the two activities, whether considered as one undertaking or two undertakings, were carried on for reward; the services offered in each activity were available to the general public for reward.

Thus, in the case of a private trucking operation, (i.e., a trucking operation ancillary to a totally different sort of business), the activity is not an undertaking in that there are no transportation services offered generally to the public for reward.

Mr. Burtnick also referred us to the following cases:

- *l'affaire Winner* , [1954] 4 D.L.R. 657, aux pages 679-680;
- *C.P.R. c. Attorney General of British Columbia*, [1950] A.C. 122, 1 D.L.R. 721;
- *Rosenbloom c. Lavut*, 33 D.L.R. 470.

À l'égard de l'affaire *C.P.R. c. Attorney General of British Columbia*, Me Burtnick a fait l'analyse suivante du motif principal, en le comparant au cas qui nous intéresse:

> Premièrement, ce cas montre une fois de plus qu'une entreprise consiste essentiellement, selon le Comité judiciaire du Conseil privé, en une activité commerciale. Cependant, en second lieu, il représente un exemple de deux activités complètement distinctes exercées par une seule compagnie. Lord Reid semble déclarer dans le passage auquel je me suis reporté que si l'hôtel Empress avait limité sa clientèle aux passagers de trains de voyageurs, soit aux fins de sa principale activité, l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, cela peut signifier que l'exploitation de l'hôtel peut être considérée comme une partie consistante de l'entreprise ferroviaire.
>
> De la même manière, monsieur le Président, je pourrais affirmer que toute entreprise manufacturière ou autre, possédant une flotte de camions réservée exclusivement à sa principale activité, n'exerce pas deux activités. Elle n'exerce qu'une entreprise et on ne peut déclarer à cet égard que celle-ci constitue une entreprise de transport. [traduction]

En résumé, l'avocat représentant le Gouvernement de l'Ontario a soutenu dans sa plaidoirie qu'une entreprise est une exploitation exercée moyennant une rémunération et qu'une entreprise de transport est une exploitation offrant des services de transport au grand public et attirant ainsi les obligations qui en découlent. Les services privés de camionnage ne constituent pas une entreprise, car ils ne sont ni assurés contre rémunération, ni offerts au grand public. "Ils sont étroitement liés et complémentaires à une autre activité et n'existent qu'en raison de l'activité principale de la compagnie... Les activités de transport exercées par une entreprise privée de camionnage doivent être considérées comme faisant partie intégrante des

- *the Winner case*, [1954] 4 D.L.R. 657 at 679-680;
- *C.P.R. v. Attorney General of British Columbia*, [1950] A.C. 122, 1 D.L.R. 721;
- *Rosenbloom v. Lavut* 33 D.L.R. 470.

With respect to the case of *C.P.R. v. Attorney General of British Columbia*, Mr. Burtnick provided the following analysis of the gist of that case, and then related it to the case before us:

> Firstly it demonstrates again that an undertaking is essentially, in the view of the Judicial Committee of the Privy Council, a commercial activity. However, secondly, it is an example of two completely separate businesses carried on by one company. Lord Reid appears to be saying in the passage to which I have referred that if the Empress Hotel restricted its clientele to railway passengers, that is, to the purposes of its main business, the railway business, that it might be that the hotel business could be considered part and parcel of the railway undertaking.
>
> In the same way, Mr. Chairman, I might suggest that any manufacturing or other business which maintains a fleet of trucks exclusively for the use of its primary business is not carrying on two businesses. It is carrying on one undertaking and that cannot be said as a general statement to be transportation undertaking.

In summary, the argument put forth on behalf of the Government of Ontario was that an undertaking is a business carried on for reward and a transportation undertaking is a business engaged in offering transportation services to the general public and attracting the corresponding obligations. Private trucking operations were said not to constitute an undertaking because they are not carried on for reward, nor are they offered to the public. "They are closely allied with another business and ancillary to that business and exist only because of the main business of the company... The transportation function carried out in private trucking must be considered integral to the main functions which the company is carrying out. This must be

principales fonctions de cette compagnie. Ceci doit être tenu pour avéré... car s'il n'y avait aucune activité principale, il n'y aurait nul besoin que la compagnie assure des services de transport." [traduction]

En terminant sa plaidoirie, Me Burtnick a déclaré que si le Parlement avait voulu que l'alinéa 11x) vise les entreprises privées de camionnage, il n'aurait pas ajouté l'expression 'de transport' au mot 'entreprise'. Il a de plus soumis que l'expression 'entreprise de transport' était superflue si l'on acceptait l'argument présenté par Les Distributions Éclair Ltée selon lequel l'alinéa 11x) s'applique aux activités d'une entreprise privée de camionnage. Selon lui, le contenu de la Loi montre que le Parlement, en accordant des dispenses, ne se souciait que du transport public.

Plaidoirie de Corporate Foods Limited

Corporate Foods Limited a adopté comme position que l'alinéa 11x) s'applique autant aux autres transporteurs qu'aux transporteurs publics. Peu importe à qui appartiennent les marchandises transportées, en autant que ces dernières soient transportées. Me Newbould, avocat représentant Corporate Foods Limited, a apporté les arguments suivants à l'appui de sa thèse.

Il a souligné l'importance du mot 'toute' devant l'expression 'entreprise de transport', puisqu'à son avis il dénote bien le sens général que le Parlement a voulu donner à l'expression. Il a ajouté que la préoccupation du Parlement ne se situait pas au plan du propriétaire des marchandises, mais à celui de la nécessité de transporter certaines marchandises le dimanche. Il n'y a aucune raison, a-t-elle déclaré, de restreindre la portée de l'alinéa 11x) en se demandant si la requérante constitue, aux termes de cet alinéa, un transporteur public ou si sa principale fonction est le transport de marchandises. En autant que la requérante se livre au transport de marchandises dans le cadre de son activité, l'alinéa x) de l'article 11 s'applique.

Me Newbould s'est reporté à l'*affaire East and West India Dock Company (1888)*, 38 Ch. D. 576 (C.A.) pour appuyer sa proposition selon laquelle si une compagnie est autorisée, en révision de ses pouvoirs corporatifs, à se livrer à des

true... because if there were no main business there would be no need for the transportation activity carried out by the company".

In closing his argument, Mr. Burtnick submitted that had Parliament intended Section 11(x) to apply to private trucking operations, Parliament would not have qualified the word 'undertaking' by adding the word 'transportation'. He even suggested that the expression 'transportation undertaking' is superfluous if one accedes to the argument, advanced by Les Distributions Éclair Ltée, that Section 11(x) applies to private trucking operations. From his viewpoint, the scheme of the Act shows that Parliament, in granting exemptions, was concerned only in respect of the public transportation system.

Argument Made by Corporate Foods Limited

Corporate Foods Limited took the position that Section 11(x) applies to other than common carriers as well as to common carriers. So long as one transports goods, it matters not whose goods they are, the company submitted. Mr. Newbould, counsel for Corporate Foods Limited advanced the following submissions in support of that position.

Mr. Newbould stressed the importance of the word 'any' which precedes the expression 'transportation undertaking', because in his opinion that word is indicative of the broad scope intended by Parliament. Parliament's concern, he added, was not in respect of who owns the goods but in respect of the requirement that some goods be transported on a Sunday. There is no reason, he submitted, for restricting the scope of application of Section 11(x) by such considerations as whether an applicant under Section 11(x) is a common carrier or whether the applicant's prime or sole function is the transportation of goods. So long as the applicant is engaged in the transportation of goods as part of its business, the applicant qualifies under Section 11(x).

Mr. Newbould referred us to the case of *Re East and West India Dock Company (1888)*, 38 Ch. D. 576, (C.A.) in support of the proposition that if a company is authorized, in its corporate powers, to engage in transportation, and it does

activités de transport, et qu'elle le fasse, elle constitue *inter alia* une entreprise de transport.

Il a ensuite attiré notre attention sur l'alinéa 4 e) de la *Loi nationale sur les transports* qui se lit en partie comme suite "...le transport, moyennant un prix de louage ou une rétribution, effectué par une entreprise de transport par véhicule à moteur...". Il nous a soumis que si l'expression 'entreprise de transport' était limitée aux activités effectuées contre rémunération, il aurait été inutile pour le Parlement d'avoir recours à l'expression 'moyennant un prix de louage ou une rétribution'. Pour renforcer cet argument, il a signalé que l'alinéa 11x) de la *Loi sur le dimanche*, S.R.C. 1952, chap. 171, a été modifié en 1967, en remplaçant notamment la mention 'chemin de fer' par 'entreprise de transport'. Cette modification a également été apportée à l'article 94 de la *Loi nationale sur les transports*, 1966-67 (Can.), chap. 69. L'alinéa 4 e) de la *Loi nationale sur les transports* est alors entré en vigueur au même moment que l'alinéa 11x) de la *Loi sur le dimanche* a été modifié.

Me Newbould a par la suite cité l'article 11 de la *Loi d'interprétation*, S.R.C. 1970, chap. I-23 qui stipule ce qui suit:

> Chaque texte législatif est censé réparateur et doit s'interpréter de la façon juste, large et libérale la plus propre à assurer la réalisation de ses objets.

Il a fait valoir que d'une part, l'objet de la *Loi sur le dimanche* est d'encourager l'observance du dimanche comme jour de repos, en interdisant aux particuliers de se livrer à des occupations ou à des emplois rémunérateurs ce jour-là; et d'autre part, ladite loi reconnaît qu'il est dans l'intérêt public d'exercer quelques activités ce même jour, en dépit du fait qu'elles soient rémunératrices.

Compte tenu de ce contexte, Me Newbould a déclaré qu'en vertu de l'alinéa 11x), peu importe à qui appartiennent les marchandises transportées ou qui les transporte. Ce qu'il est important de déterminer est si oui ou non l'intérêt public nécessite le transport de ces marchandises le dimanche. Il a ajouté que l'article 4, tout comme l'alinéa 11x) de la *Loi sur le dimanche*, s'appliquent indifféremment aux transporteurs publics

engage in transportation, then that company constitutes, *inter alia*, a transportation undertaking.

Section 4(e) of the *National Transportation Act* was then drawn to our attention. In Section 4(e) appear the words "...transport for hire or reward by a motor vehicle undertaking...". Mr. Newbould submitted to us that if the words 'transportation undertaking' were restricted to operations for hire or reward, it woud have been unnecessary for Parliament to use the words 'for hire or reward' in Section 4(e) of the *National Transportation Act*. To strengthen this argument, Mr. Newbould pointed out to us the fact that Section 11(x) of the *Lord's Day Act*, R.S.C. 1952, c. 171 was amended in 1967 by, *inter alia*, substituting the reference to 'railway' by a reference to 'transportation undertaking'. This amendment came about in Section 94 of the *National Transportation Act*, 1966-67 (Can.), c. 69. Section 4(e) of the *National Transportation Act* was thus enacted at the same time as, and in the same statute wherein, Section 11(x) of the *Lord's Day Act* was amended.

Mr. Newbould subsequently quoted Section 11 of the *Interpretation Act*, R.S.C. 1970, c. I-23:

> Every enactment shall be deemed remedial and shall be given such fair, large and liberal construction and interpretation as best ensures the attainment of its objects.

The purpose of the *Lord's Day Act*, he argued, is, on the one hand, to promote Sunday as a day of rest by prohibiting persons from engaging in gainful occupation or employment on that day; on the other hand, the Act recognizes that it is in the public interest that some activities do take place on a Sunday notwithstanding that these activities involve gainful occupation or employment.

Given this context, Mr. Newbould submitted that it matters not, under Section 11(x), who owns the goods being transported, nor who transports the goods. What matters is whether or not the public interest requires that those goods be transported on a Sunday. He added that just as Section 4 of the *Lord's Day Act* applies indiscriminately as between public and private carriers, so too Section 11(x) applied

ou privés. "L'article 11 vise tout travail nécessaire ou oeuvre de charité, et non seulement le travail exécuté par un transporteur public." [traduction]

En conclusion, Me Newbould a soumis qu'il fallait donner une interprétation large et générale au libellé large et général de l'alinéa x) de l'article 11.

Plaidoirie de The Canadian Outdoor Amusement Association et de Conklin and Garrett Limited

Me Evans, avocat représentant The Canadian Outdoor Amusement Association et Conklin and Garrett Limited, a également soutenu la position selon laquelle l'application de l'alinéa 11x) n'est pas limitée aux transporteurs publics.

Il a également appuyé l'argument soulevé par Les Distributions Éclair Ltée, à savoir que restreindre le champ d'application de l'alinéa 11x) aux transporteurs publics entraînerait une discrimination injuste envers les particuliers qui ne peuvent faire autrement ou qui préfèrent acheminer eux-mêmes leurs marchandises plutôt que de faire appel à un transporteur public. Il s'est reporté, à titre d'exemple, au cas d'un exploitant de foires dont les attractions foraines sont une partie des véhicules, et vice versa.

Il a appuyé l'argumentation de Mes Newbould et Rivard concernant l'interprétation de l'alinéa 11x). Il a ajouté que les recherches qu'il avait effectuées sur la signification du mot 'marchandise' ou de son équivalent anglais 'freight' n'avaient rien révélé qui puisse justifier l'association unique de ce terme avec le transporteur public.

À cet égard, il s'est reporté à la page 27 de l'ouvrage intitulé: *Construction of Statutes*, de Driedger, et notamment à la page 37, à l'affaire *Coutts & Co. c. Inland Revenue Commissioners*, [1953] A.C. 267 à la page 281:

> In general, if it is alleged that a statutory provision brings about a result which is so startling, one looks for some other possible meaning of the statute which will avoid such a result, because there is some presumption that Parliament does not intend its legislation to produce highly inequitable results.

indiscriminately as between public and private carriers. "Section 11 is aimed at any work of necessity or mercy, not just work by a public carrier."

Mr. Newbould concluded that the broad, general words used in Section 11(x) should be given a broad, general interpretation.

Argument by the Canadian Outdoor Amusement Association and by Conklin and Garrett Limited

Mr. Evans, counsel for the Canadian Outdoor Amusement Association and for Conklin and Garrett Limited, also defended the position that Section 11(x) is not restricted, in its application, to common carriers.

Mr. Evans supported the argument made by Les Distributions Éclair Ltée, that to restrict the applicability of Section 11(x) to common carriers would result in an unjust discrimination against people who prefer to, or have no choice but to, move their goods themselves rather than use a common carrier. For example, he referred to the case of a carnival operator whose midway equipment is part of the vehicle and vice versa.

Mr. Evans endorsed Mr. Newbould's and Mr. Rivard's arguments on the interpretation of Section 11(x). He added that his research on the meaning of the word 'freight' or its French equivalent - '*marchandise*' - did not reveal anything that would justify associating that word only with a common carrier.

We were referred to Driedger's *Construction of Statutes* at p. 27, and more particularly at p. 37 to the following quotation from the case of *Coutts & Co. v. Inland Revenue Commissioners*, [1953] A.C. 267 at 281:

> In general, if it is alleged that a statutory provision brings about a result which is so startling, one looks for some other possible meaning of the statute which will avoid such a result, because there is some presumption that Parliament does not intend its legislation to produce highly inequitable results.

Dans la mesure où le libellé de l'alinéa 11x) serait ambigu, Me Evans nous a proposé de retenir cette citation, de manière à éviter le résultat injuste qui adviendrait à son avis, si l'application de l'alinéa 11x) était limitée aux transporteurs publics.

Plaidoirie de Canada Packers Limited et Swift Canadian Company Limited

Me John Francis, comparaissant au nom de Canada Packers Limited et Swift Canadian Company Limited, a soutenu, comme la requérante, Les Distributions Éclair Ltée, qu'il ne fallait pas donner à l'alinéa 11x) une interprétation restreinte. Aux points de vue déjà exprimés, il ajouta un exemple, tiré de la Partie IV de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*. Cette loi, nous a-t-il expliqué confère une compétence à l'Office national de l'énergie à l'égard du trafic, des droits et des tarifs et prévoit une disposition particulière dans les cas où le transporteur possède la marchandise. Il en a fait ressortir l'argument suivant:

> Je cite uniquement ce cas pour vous montrer que même à l'égard de ce domaine restreint et technique, le Parlement a été disposé à considérer le propriétaire des marchandises dont la principale fonction n'est pas le transport comme impliqué dans le processus de réglementation... [traduction]

En terminant, Me Francis a déclaré qu'à l'alinéa 11x), il faut établir une distinction entre un particulier devant faire appel, dans le cadre de ses activités, à des moyens de transport (qu'ils appartiennent à un autre ou à lui-même) le dimanche, et celui utilisant des moyens de transport "pour des motifs gratuits ou tout au moins pour une fin non commerciale". [traduction]

Plaidoirie de Kruger Pulp and Paper Limited

Me Gérard Tremblay, représentant Kruger Pulp and Paper Limited, a également appuyé l'interprétation mise de l'avant par Les Distributions Éclair Ltée.

Il a fait valoir que lorsqu'on tente de déterminer l'objet d'une loi, il faut considérer ses principales dispositions, et non les exceptions à celles-ci. La *Loi sur le dimanche* porte sur l'observance du dimanche comme jour de repos, et

To the extent that the language of Section 11(x) is ambiguous, Mr. Evans invited us to keep this quotation in mind in order to avoid the inequitable result that would, in his opinion, follow if Section 11(x) is restricted to common carriers.

Argument by Canada Packers Limited and Swift Canadian Company Limited

Mr. John Francis, appearing on behalf of Canada Packers Limited and Swift Canadian Company Limited, sided with the applicant, Les Distributions Éclair Ltée, in arguing that Section 11(x) should not be given a narrow interpretation. Mr. Francis contributed differently from the others by referring us to Part IV of the *National Energy Board Act*. This Act, he explained to us, confers jurisdiction on the National Energy Board with respect to traffic, tolls and tariffs and includes a specific provision for situations in which the transporter owns the product. He made the following point:

> I cite that as only one example to show that even with respect to that narrow and technical field, Parliament has been prepared to treat the owner of goods who is only incidentally transporting as being involved in the regulatory process...

In closing his argument, Mr. Francis suggested to us that the distinction to be drawn from the words used by Parliament in Section 11(x) is a distinction between a person who, as part of his business, must use transportation facilities (be they his own or someone else's) on a Sunday, as opposed to a person who is using transportation facilities "for some gratuitous or at least non-business purpose".

Argument by Kruger Pulp and Paper Limited

Mr. Gérald Tremblay, counsel for Kruger Pulp and Paper Limited, also supported the interpretation recommended by Les Distributions Éclair Ltée.

Mr. Tremblay argued that when one tries to pinpoint the purpose of a statute, one should look at the statute's main provisions, not at the provisions which make an exception to the main provisions. In the *Lord's Day Act*, the main

cela sans faire une distinction entre les transporteurs publics et les transporteurs privés. Il en conclut qu'on ne doit pas différencier un transporteur public d'un transporteur privé lorsqu'il s'agit d'interpréter les exceptions aux dispositions principales.

Il a souligné l'importance du début de l'article 11: "...une personne peut le dimanche exécuter un travail nécessaire ou se livrer à des oeuvres de charité..." À son avis, les termes '*une* personne' et '*un* travail' montrent bien que le Parlement a voulu donner un sens général à cet article. Cette intention, a-t-il ajouté, doit-être étendue à chaque alinéa de l'article en question.

Il nous a invités à ne pas créer de distinction que le Parlement lui-même n'a pas clairement établie. À cet égard, il a fait valoir qu'en créant une telle distinction, nous agirions comme un législateur.

Dans sa conclusion, Me Tremblay a exposé que l'objet de l'alinéa 11x) est d'assurer que du fret est acheminé le dimanche lorsqu'il doit l'être ce jour-là; en fait, les marchandises doivent être transportées quel que soit le transporteur.

Plaidoirie de Beauvais Ltée

Me Adrien Paquette, représentant Beauvais Ltée, a exprimé son accord avec les arguments déjà présentés en faveur d'une interprétation large de l'alinéa 11x) de la *Loi sur le dimanche*. Le seul argument qu'il pouvait avancer, et qui d'ailleurs ne l'avait pas encore été, a-t-il dit, est que la *Loi sur le dimanche* était dépassée et qu'il y avait donc lieu de l'interpréter libéralement, de manière à éviter les inconvénients dommageables que subiraient les personnes qui ont choisi de transporter leurs propres marchandises.

Plaidoirie de J.M. Schneider Inc.

Me Gordon Mackay, avocat représentant J.M. Schneider Inc., a adopté les arguments déjà invoqués en faveur d'une interprétation large de l'alinéa 11x).

provisions call for Sunday observance, and they do so without differentiating between common carriers and private carriers. Mr. Tremblay concluded therefrom that one should not, therefore, differentiate between common and private carriers when considering the provisions that make exception to the main provisions.

Mr. Tremblay stressed the importance of the opening words of Section 11 - "... any person may on the Lord's Day do any work of necessity or mercy...". The words '*any* person', and '*any* work', he submitted, are indicative of the broad application which Parliament intended. This intention he added, should be carried out in each paragraph of Section 11.

Mr. Tremblay invited us not to draw a distinction where Parliament itself had not clearly drawn a distinction. He contended that if we drew a distinction we would, in effect, be legislating.

In closing, Mr. Tremblay submitted to us that the purpose of Section 11(x) is to ensure that freight traffic is carried on a Sunday when it ought to be carried on a Sunday; the necessity for carriage arises regardless of who carries the goods.

Argument by Beauvais Ltée

Mr. Adrien Paquette, counsel for Beauvais Ltée, endorsed the arguments made by the others in favour of a broad interpretation of Section 11(x) of the *Lord's Day Act*. The only argument that he could make that had not already been made, was his submission that the *Lord's Day Act* is outmoded and should therefore be liberally construed, so as to prevent the disaster that would otherwise fall upon people who choose to carry their own goods.

Argument by J.M. Schneider Inc.

Mr. Gordon Mackay, counsel for J.M. Schneider Inc., adopted the arguments already made in favour of a broad interpretation of Section 11(x).

Plaidoirie de Liquid Carbonic of Canada Limited

Me C. Douglas MacLeod, comparaissant au nom de Liquid Carbonic of Canada Limited, a fait siens les arguments en faveur d'une réponse affirmative à la question. Il s'est opposé à deux points soulevés par Me Burtnick.

Il n'est pas d'accord avec lui lorsqu'il met l'accent sur le transporteur plutôt que sur l'activité de transport elle- même. À son avis, la *Loi sur le dimanche* limite l'exercice d'activités au cours de cette journée. Cette restriction, a-t-il ajouté, n'établit aucune distinction entre les transporteurs privés et publics et s'applique indifféremment à qui que ce soit.

Me MacLeod s'est également opposé à la conclusion à laquelle en était arrivé Me Burtnick après s'être reporté aux autres alinéas de l'article 11; que les autres alinéas ne s'appliquaient, d'après le contexte, qu'aux transporteurs publics. Selon Me MacLeod, on peut concevoir que ceux-ci visaient également les autres transporteurs. À titre d'exemple, il a soumis, à l'égard de l'alinéa 11g): "le transport des voyageurs et le travail qu'il nécessite", que cette disposition "pouvait tout aussi bien concerner le transport de travailleurs à un emplacement minier ou à une industrie particulière, par autocar ou par un autre moyen de transport appartenant à l'industrie". [traduction]

Également, en est-il venu à une conclusion différente de celle de Me Burtnick relativement à l'affaire *C.P.R. c. Attorney General for British Columbia*. Il estime que cet arrêt appuie la proposition selon laquelle une activité commerciale complémentaire à une autre peut constituer une entreprise en elle-même.

Enfin, il a fait des commentaires sur la signification à donner aux mots "travail... pour ("*in connection with*") le transport de marchandises" énoncés à l'alinéa 11x). Ces termes, selon lui, signifient que "le Parlement n'avait pas compté exempter toutes les activités exercées par le transporteur". Par exemple, a-t-il déclaré, le service de comptabilité d'une entreprise de transport ne pourrait obtenir de dispense en vertu de cet alinéa, à moins qu'on puisse prouver que les opérations comptables font partie de l'activité globale de transport.

Argument by Liquid Carbonic of Canada Limited

Mr. C. Douglas MacLeod, appearing on behalf of Liquid Carbonic of Canada Limited, likewise adopted the arguments already made in favour of a broad interpretation of Section 11(x). Mr. MacLeod took exception to two of the arguments made by Mr. Burtnick.

Mr. MacLeod disagreed with Mr. Burtnick's emphasis on the person doing the transportation rather than on the activity of transportation. In Mr. MacLeod's opinion, the *Lord's Day Act* deals with restrictions on activity. The restriction on activity, he added, does not differentiate between common and private carriers but applies indiscriminately to all people.

Mr. MacLeod also disagreed with the conclusion reached by Mr. Burtnick after referring to other paragraphs of Section 11; while Mr. Burtnick saw in the other paragraphs a context applicable only to common carriers, Mr. MacLeod was able to conceive of those paragraphs applying to other than common carriers. For example, with reference to paragraph (g) of Section 11 - "the conveying of travellers and work incidental thereto" - Mr. MacLeod submitted that this provision "could equally well be the transportation of workers to a mine site or to a pareticular industry in a bus or other conveyance owned by that industry".

Likewise, Mr. MacLeod reached a different conclusion than did Mr. Burtnick in reference to the case of *C.P.R. v. Attorney General for British Columbia*. Mr. MacLeod is of the view that this case supports the proposition that a business ancillary to another can constitute an undertaking of its own.

Finally, Mr. MacLeod commented on the meaning of the words "work... *in connection with* the freight traffic" found in Section 11(x). These words, he suggested, mean that "Parliament did not intend that there be a complete exemption of all work carried on by the person performing the transportation". For example, he said, the bookkeeping department of the transportation undertaking could not be exempted under Section 11(x) unless a case could be made that the bookkeeping operation is part of the overall transportation.

Plaidoirie de The Private Motor Truck Council of Canada

Me R.G. Belfoi, avocat représentant The Private Motor Truck Council of Canada, a appuyé les arguments présentés par Me Newbould en faveur d'une interprétation large de l'alinéa 11x). Il a complété le dossier en nous citant l'extrait suivant de la page 67 de l'ouvrage intitulé: *Construction of Statutes*, de Driedger:

> In the construction of statutes their words must be interpreted in their ordinary grammatical sense, unless there be something in the context, or in the object of the statute in which they occur, or in the circumstances with reference to which they are used, to show that they were used in a special sense different from their ordinary grammatical sense.

Il a déclaré qu'il n'était pas nécessaire de dépasser le cadre de la *Loi sur le dimanche* pour interpréter l'alinéa x) de l'article 11.

Réplique du Gouvernement de l'Ontario

Dans sa réplique, Me Burtnick s'est reporté à une autre partie des motifs de décision invoqués par le juge Martland dans l'*affaire City of Hamilton c. C.T.C.*, [1977] 80 D.L.R. 3d, 263 à la page 265:

> Similarly with respect to Sunday excursions, it is only if they are operated for hire that they are forbidden. This emphasizes the fact that the purpose of the Act is not to protect Sunday observance from the conduct of others. The Act seeks to obtain Sunday observance by persons by prohibiting them from engaging in a gainful occupation or employment on that day.

Considérant l'argument selon lequel il faut donner aux mots de l'alinéa 11x) leur sens ordinaire, Me Burtnick a déclaré que l'expression 'entreprise de transport' désigne couramment une entreprise se livrant principalement au transport, "une entreprise dont le caractère véritable (pith and substance) est le transport". À son avis, il ne suffit pas que le transport soit une activité d'une entreprise autre que de transport, car presque toutes les entreprises qui participent à la production de biens requièrent des activités de transport aux fins de leurs opérations.

Argument by the Private Motor Truck Council of Canada

Mr. R.G. Belfoi, counsel for the Private Motor Truck Council of Canada, endorsed the arguments made by Mr. Newbould in favour of a wide interpretation of Section 11(x). Mr. Belfoi completed the record by referring us to the following excerpt at page 67 of Driedger's *Construction of Statutes*:

> In the construction of statutes their words must be interpreted in their ordinary grammatical sense, unless there be something in the context, or in the object of the statute in which they occur, or in the circumstances with reference to which they are used, to show that they were used in a special sense different from their ordinary grammatical sense.

Mr. Belfoi submitted to us that there was no need to go beyond the *Lord's Day Act* in order to interpret Section 11(x).

Rebuttal by the Government of Ontario

Mr. Burtnick, in his rebuttal, referred us to another part of Mr. Justice Martland's reasons for decision in the *City of Hamilton case*, 80 D.L.R. (3d) 263 at 265:

> Similarly with respect to Sunday excursion, it is only if they are operated for hire that they are forbidden. This emphasizes the fact that the purpose of the Act is not to protect Sunday observance from the conduct of others. The Act seeks to obtain Sunday observance by persons by prohibiting them from engaging in a gainful occupation or employment on that day.

Turning to the arguments made that the words of Section 11(x) must be given their ordinary meaning, Mr. Burtnick submitted to us that the ordinary meaning of 'transportation undertaking' is an undertaking whose primary purpose is that of transportation, "an undertaking whose pith and substance is that of transportation". It does not suffice, in his opinion, that transportation is a function of a non transportation undertaking, because almost every non transportation undertaking that involves the production of goods requires transportation as part of its operations.

Lorsqu'on lui a demandé d'expliquer comment il en était arrivé à la conclusion qu'une 'entreprise de transport' s'entend d'une entreprise se livrant à titre premier à des activités de transport, Me Burtnick a répondu qu'à moins qu'on en arrive à cette conclusion, l'expression susmentionnée devient superflue; en d'autres termes, il a fait valoir que l'on pouvait supprimer 'entreprise de transport' de l'alinéa 11x) et recourir uniquement aux mots 'transport des marchandises' pour arriver au même résultat. Étant donné que le Parlement a utilisé 'entreprise de transport' dans l'alinéa susmentionné, il faut, a-t-il prétendu, donner à cette expression la signification étroite qu'il propose afin qu'elle ait une utilité.

Devant l'exemple de Canadien Pacifique Limitée, compagnie se livrant à des activités de transport et à de nombreuses autres, Me Burtnick a qualifié cette société d'entreprise de transport. Il a reconnu qu'il n'était pas nécessaire qu'une entreprise de transport se livre uniquement et exclusivement au transport. Toutefois, il a ajouté que le transport doit en être le caractère véritable (pith and substance).

À l'égard de la signification des mots "travail... *pour* ("in connection with") le transport des marchandises par une entreprise de transport", Me Burtnick a accepté l'interprétation de Me MacLeod.

En terminant, il a exprimé l'espoir que le Comité ne tranche pas la question de droit en fonction des faits particuliers et spéciaux pertinents à certaines entreprises et qui ont été exposés au cours de l'audience par les compagnies qui y ont comparu.

When asked to explain how he arrived at the conclusion that a 'transportation undertaking' is one engaged primarily in transportation, Mr. Burtnick replied that unless that conclusion is reached, the words 'transportation undertaking' become superfluous; in other words, he argued that the words 'transportation undertaking' could then be removed from Section 11(x), and one could simply rely on the words 'freight traffic' to achieve the same result. Since Parliament did put the words 'transportation undertaking' in Section 11(x), the words must, he contends, be given the narrow meaning which he advocates, in order for those words to serve a meaningful purpose.

When confronted with the example of Canadian Pacific Limited, a company which is involved in many non transportation ventures as well as its transportation operations, Mr. Burtnick characterized that company as being a transportation undertaking. He conceded that a transportation undertaking need not be solely and exclusively engaged in transportation. The pith and substance of that company however, he added, must be transportation.

With respect to the meaning of the words "work... *in connection with* the freight traffic of any transportation undertaking", Mr. Burtnick agreed with the interpretation put forward by Mr. MacLeod.

In closing, Mr. Burtnick expressed his hope that the Committee would not resolve the question of law on the basis of the particular and peculiar fact situations that apply to some undertakings, which were described in the course of the hearing by the several companies in attendance.

Partie IV

A. Principes ou règles applicables en l'espèce

Dans notre examen du point en litige, nous garderons à l'esprit l'avis formulé par l'avocat du Gouvernement de l'Ontario de ne point résoudre la question posée à compter des faits énoncés dans la requête de la requérante, Les Distributions Éclair Ltée.

En termes ordinaires, la question à résoudre se formule ainsi: est-ce que la disposition de l'alinéa 11x) de la *Loi sur le dimanche* peut s'appliquer à une personne ou à une entreprise privée se livrant à du camionnage, de la même manière qu'à une personne ou à une entreprise assurant des services de transport aux expéditeurs moyennant un prix de louage ou une rétribution?

En d'autres termes, si le travail relié au transport de marchandises par une 'entreprise privée de camionnage' le dimanche constituait, à d'autres égards, un travail nécessaire, est-ce que ce travail pourrait être effectué par un transporteur privé, en vertu de l'alinéa 11x) de la *Loi sur le dimanche*?

Nonobstant les dispositions de la loi susmentionnée, le Parlement a déclaré à l'article 11 que toute personne peut, le dimanche, exécuter un travail nécessaire ou se livrer à des oeuvres de charité et que cette expression comprenait notamment:

> Le travail que la Commission canadienne des transports, tenant compte des objets de la présente loi et désirant prévenir tous les retards injustifiables, juge nécessaire d'autoriser pour le transport des marchandises par toute entreprise de transport.

En s'exprimant ainsi, le Parlement a-t-il conféré à la Commission le pouvoir de reconnaître comme étant un travail nécessaire, le même travail effectué dans les mêmes circonstances, qu'il le soit par un 'transporteur privé' plutôt que par un transporteur public?

La *Loi sur le dimanche* ne contient point une définition de l''entreprise de transport' ni d'ailleurs de l'expression 'transport des marchandises'.

Part IV

A. Applicable Principles or Rules

In our review and examination of the matter under discussion, we shall bear in mind the caveat entered by Counsel for Ontario that the determination of the question should not turn on the facts present in the application submitted by Les Distributions Éclair Ltée.

The problem to be solved, expressed in layman's terms is whether a person or firm engaged in 'private trucking' may be treated under Section 11(x) of the *Lord's Day Act* in the same manner as a person or firm providing to shippers transportation services for hire or reward.

In other words, if the work relating to the transportation of goods by a 'private trucker' on the Lord's Day constituted in other respects a work of necessity, may such work, although carried out by a 'private trucker' be performed under the exemption in Section 11(x) of the *Lord's Day Act*?

Parliament has declared by Section 11 of the *Lord's Day Act*, notwithstanding anything in that statute, that any person may on the Lord's Day do any work of necessity or mercy and that such expression included

> Any work that the Canadian Transport Commission, having regard to object to the *Lord's Day Act* and with the object of preventing undue delay, deems necessary to permit in connection with the freight traffic of any transportation undertaking.

In so expressing itself has Parliament conferred on the Commission the jurisdiction to recognize as being work of necessity the same work carried out under the same circumstances when it is performed by a 'private carrier' rather than by a common carrier?

The *Lord's Day Act* contains no definition of what constitutes a 'transportation undertaking', neither does it define 'freight traffic'.

En l'absence d'une définition dans la loi, laquelle cernerait le sens d'un mot ou d'un ensemble de mots, quels éléments doit-on retenir et sur lesquels doit-on s'appuyer pour déterminer la signification de tels mots? La requérante a prétendu avec raison que si l'on trouvait une définition dans une autre loi, il ne faudrait pas l'appliquer à la *Loi sur le dimanche*. Le Parlement aurait pu donner une définition d"entreprise de transport' ou de 'transport des marchandises' dans cette loi, mais il ne l'a pas fait; pourtant, des définitions à l'égard d'autres mots figurent à l'article 2 de cette même loi.

En l'absence d'une définition statutaire, on doit procéder à donner aux mots leur sens ordinaire et normal de façon à donner effet au statut dont ils font partie intégrante. Cette méthode est clairement exposée par M. Elmer Dreidger dans son ouvrage intitulé *The Construction of Statutes* (Toronto: Butterworth 1974) et dans lequel il déclare, en traitant des principes d'interprétation statutaire, à la page 67:

> Today, there is only one principle or approach, namely, the words of an Act are to be read in their entire context in their grammatical and ordinary sense harmoniously with the scheme of the Act, the object of the Act and the intention of Parliament.

Pour compléter ce qui précède, nous devons également citer le passage suivant:

> In the construction of statutes their words must be interpreted in their ordinary grammatical sense, unless there be something in the context or in the object of the statute in which they occur, or in the circumstances with reference to which they are used, to show that they were used in a special sense, different from their ordinary grammatical sense.

On doit appliquer ces règles d'interprétation, sauf dans le cas où prendre un mot dans son sens courant résulterait en une absurdité, une injustice, une anomalie, une contradiction. C'est alors qu'on peut lui donner un sens secondaire compatible avec le but de la Loi. À cet égard, M. Alfred Rufus Cross a clairement posé le principe suivant:

In the absence of a definition provided in the Act, which would circumscribe the meaning of a word or a set of words, what are the elements one may retain and rely on to ascertain and determine the meaning of such words or sets of words? The applicant has rightly suggested that if a definition were to be found in another statute, it should not be imported into the *Lord's Day Act*. Parliament could have provided a definition in that statute of a 'transportation undertaking' and of 'freight traffic'; it has not done so although it has provided in section 2 definitions in respect of other words.

In the absence of a statutory definition, the construction method to be followed requires that one should place on the word or set of words their normal ordinary meaning, so as to give effect to the statute of which these are an integral part. That process has been clearly defined by Mr. Elmer Dreidger in his book entitled "*The Construction of Statutes*" (Toronto: Butterworth 1974) wherein he states in discussing principles of statutory interpretation, at page 67:

> Today, there is only one principle or approach, namely, the words of an Act are to be read in their entire context in their grammatical and ordinary sense harmoniously with the scheme of the Act, the object of the Act and the intention of Parliament.

As a complement to the above, we should also quote from Dreidger's "*Construction of Statutes*" the following passage:

> In the construction of statutes their words must be interpreted in their ordinary grammatical sense, unless there be something in the context or in the object of the statute in which they occur, or in the circumstances with reference to which they are used, to show that they were used in a special sense, different from their ordinary grammatical sense.

These rules of interpretation are to be applied except where retaining the ordinary meaning of a word would result in an absurdity, an injustice, an anomaly, a contradiction. Then a secondary meaning which the Statute is capable of bearing, may be applied. On that point, Sir Alfred Rufus Cross has clearly stated the principle:

> ...in statutes dealing with ordinary people in their everyday lives, the language is presumed to be used in its primary or ordinary sense, unless this stultifies the purpose of the statute, or otherwise produces some injustice, absurdity, anomaly or contradiction, in which case some secondary ordinary sense may be preferred so as to obviate the injustice, absurdity, anomaly or contradiction to fulfill the purpose of the statute. (Lord Simon Glaisdale, *Maunsell c. Olins*, [1975] A.C. 373 at page 391.

La même opinion a été exprimée dans un autre cas, également retenu par Dreidger:

> *Coutts & Co. c. Inland Revenue Commissioners*, [1953] A.C. 267 at 281:
>
> In general, if it is alleged that a statutory provision brings about a result which is so startling, one looks for some possible meaning of the statute which will avoid such result, because there is some presumption that Parliament does not intend to produce inequitable results.

Avant de terminer cette section, il y a lieu de noter la disposition générale prévue à l'article 11 de la *Loi d'interprétation*:

> Chaque texte législatif est censé réparateur et doit s'interpréter de la façon juste, large et libérale la plus propre à assurer la réalisation de ses objets.

Il importe également de souligner qu'il faut étudier la loi dans son ensemble de même que l'interdépendance de ses dispositions, dans la recherche d'une interprétation que l'on puisse donner à un de ses articles ou à leur libellé.

B. Exposé à l'appui d'une réponse négative à la question soulevée, -- dans le cadre des principes ou règles applicables en l'espèce

À cette étape-ci de notre examen, il y aurait lieu d'étudier la position de l'avocat du Gouvernement de l'Ontario, le seul participant à l'audience ayant proposé qu'une réponse négative soit donnée à la question posée. Se conformant au paramètre indiqué par Dreidger, Me Burtnick a d'abord examiné la Loi dans son ensemble

> ...in statutes dealing with ordinary people in their everyday lives, the language is presumed to be used in its primary or ordinary sense, unless this stultifies the purpose of the statute, or otherwise produces some injustice, absurdity, anomaly or contradiction, in which case some secondary ordinary sense may be preferred so as to obviate the injustice, absurdity, anomaly or contradiction to fulfill the purpose of the statute. (Lord Simon Glaisdale, *Maunsell v. Olins*, [1975] A.C. 373 at page 391.

The same view has been expressed in another case, also retained by Dreidger,

> *Coutts & Co. v. Inland Revenue Commissioners*, [1953] A.C. 267 at 281:
>
> In general, if it is alleged that a statutory provision brings about a result which is so startling, one looks for some possible meaning of the statute which will avoid such result, because there is some presumption that Parliament does not intend to produce inequitable results.

Before closing this Section, one should point to the general provision contained in the *Interpretation Act*, Section 11:

> Every enactment shall be deemed remedial, and shall be given, such fair, large and liberal construction and interpretation as best ensures the attainment of its object.

One should also point out that the whole of the statute must be considered and that there must also be considered the interdependence of its provisions in the search for the interpretation to be given to one of its component sections or to words used therein.

B. The Case for a Negative Answer to the Question Raised, -- As Expressed within the Defined Principles or Rules

At this stage of our review we should examine the approach of Counsel for Ontario, the only participant at the hearing who suggested that the panel should bring a negative answer to the question put for discussion and examination. Remaining within the parameter indicated by Dreidger, Counsel firstly proceeded to look at

de manière à en déterminer l'objet, puis il s'est arrêté à l'alinéa 11x) afin de déterminer l'importance du rôle que la CCT joue dans le cadre de l'objet de cette loi, qui est d'empêcher les gens de se livrer à des activités rémunératrices le dimanche. Il s'est alors reporté à l'article 4 de la Loi et en a dégagé les deux interdictions suivantes:

i) Nul ne peut légalement le dimanche exercer ou poursuivre une besogne de son état ordinaire ou quelque besogne accessoire de cet état.

ii) Nul ne peut légalement le dimanche, pour quelque gain, exécuter, au cours de cette journée, un travail, une besogne ou un ouvrage, ou y employer une autre personne.

Il a par la suite souligné les exceptions prévues par la Loi, et notamment celles concernant le transport. À cet effet, se reporter à la page 10 de la présente décision.

Étant donné que ces exceptions ont trait uniquement au transport public, tant de marchandises que de voyageurs, il a déclaré qu'il fallait lire l'alinéa 11x) dans le même contexte que les autres exemptions concernant le transport, qu'il devait être interprété comme étant limité au transport public (c.-à-d. "aux formes de transport auxquelles le public a accès"), et non pas comme s'appliquant à l'acheminement de marchandises par des transporteurs privés. Rattachant l'alinéa 11x) à tous les autres articles, il a soumis qu'il fallait en déduire que le Parlement, avait voulu, en utilisant l'expression 'entreprise de transport' à l'alinéa 11x), n'englober que les entreprises se livrant uniquement au transport de marchandises contre rémunération, et non pas inclure celles dont la fonction principale n'est pas le transport, bien qu'elles puissent exercer certaines activités de transport. Si le Parlement avait désiré que la CCT soit habilitée, aux termes de l'alinéa 11x), à autoriser quiconque à effectuer tout transport de marchandises le dimanche, "il l'aurait fait en termes non équivoques". [traduction]

Se fondant sur quelques définitions des mots 'transport' et 'entreprise' (telles que définies plus

the Act in its entirety in order to determine its purpose, and then he focused on section 11(x) of the Act in order to determine the extent of the CTC's role in the context of the purpose of the Act, -- that purpose being to prevent persons from engaging in gainful work, business or labour on Sunday. Mr. Burtnick referred to section 4 of the Act and singled out these prohibitions:

(i) It is not lawful for any person on the Lord's Day to carry on or transact any business of his ordinary calling or in connection with such calling.

(ii) It is not lawful for any person on the Lord's Day for gain to do or employ any other person to do on that day any work, business or labour.

Having indicated the prohibitions, Counsel pointed to the exemptions, provided in the Act, from the prohibitions, particularly to the exemptions that relate to transportation. We have already reported these latter exemptions at page 10 of this decision.

Since these exemptions relate only to the public transportation system, whether for freight or for passengers, Counsel submitted that section 11(x) should be read in the very same context of the other exemptions relating to transportation, that it should be construed as being limited to public transportation (i.e. "forms of transport to which the public has access") and therefore that it should be interpreted as not applying to the private carriage of goods. Bringing those other sections to bear on section 11(x), Counsel suggested that it must be concluded that Parliament's intention in using the expression 'transportation undertaking' in section 11(x) was to cover no more than those businesses that are solely devoted to the carriage of goods for reward, that Parliament did not want to cover businesses whose prime function is not related to transportation, although they may be involved in some transportation activity. Had Parliament wished the CTC to have power under section 11(x) to authorize any transportation of goods by anyone on Sunday, "it would have said so in unequivocal terms".

Drawing from some dictionary definitions of the words 'transportation' and 'undertaking' (as

tôt dans cette décision) tirées de dictionnaires, Me Burtnick a prétendu que l'idée maîtresse était qu'une 'entreprise de transport' désignait "une entreprise se consacrant à l'acheminement de marchandises ou de passagers d'un endroit à un autre", c'est-à-dire que l'entreprise se charge d'assurer et offre ce service au grand public. Le Parlement n'aurait pas, à l'alinéa 11x), ajouté l'expression 'de transport' au mot 'entreprise', il se serait plutôt limité à mentionner le 'transport des marchandises' d'une 'entreprise', ce dernier terme désignant *toute* entreprise. En outre, il a déclaré que le Parlement aurait bien pu n'utiliser que l'expression 'transport des marchandises'. Il a toutefois choisi de la rattacher à 'entreprise de transport'.

Il a fait valoir qu'à l'égard de l'*arrêt Bell*, il y avait lieu d'établir une distinction, car la discussion portait sur une entreprise qui s'était engagée à offrir ses services au public et qu'en conséquence, il importait peu de savoir si elle exploitait ou non des activités commerciales (businesses) ou des entreprises (undertaking) distinctes, ces mots étant utilisés sans distinction par Lord Macnaghten dans son jugement.

À l'égard de l'affaire *C.P.R. c. A.G. of British Columbia*, il a fait valoir que ce qu'il fallait retenir et appliquer, par extension, à cette discussion portant sur les transporteurs privés et publics, était:

> que toute entreprise manufacturière ou autre, possédant une flotte de camions réservée exclusivement à sa principale activité, n'exerce pas deux activités. Elle exerce une entreprise et on ne peut déclarer à cet égard que celle-ci constitue une entreprise de transport. [traduction]

Concernant la règle selon laquelle on doit prendre les mots dans leur sens courant, Me Burtnick a déclaré que 'entreprise de transport' désigne couramment une entreprise dont le caractère véritable est le transport, "une entreprise se livrant essentiellement à des activités de transport". Il ne suffit pas que le transport constitue une des fonctions d'une entreprise autre que de transport, car la presque totalité des firmes de production de marchandises doivent effectuer du transport dans le cadre de leur activité.

defined earlier in this decision) Mr. Burtnick suggested the idea to be entertained was to the effect that a 'transportation undertaking' is "an enterprise engaged in the removal of goods or persons from one place to another", in the sense that the enterprise undertakes and offers that service to the public. Parliament would not have qualified, in section 11(x) the word 'undertaking' by adding the word 'transportation'. Rather, it would have limited itself to referring to the 'freight traffic' of an 'undertaking', this last word taken in the sense of *any* enterprise. Counsel also suggested that Parliament could have limited itself, in section 11(x) of the *Act*, to using the words 'freight traffic' only. However, it did choose to relate that freight traffic to a transportation undertaking

Mr. Burtnick submitted that in respect of the *Bell case* one should distinguish it because therein the discussion was related to an enterprise which had undertaken to offer services to the public, and, therefore, it did not matter whether it was or was not carrying out separate businesses or undertakings, - these words being used interchangeably by Lord Macnaghten in his discussion of the topic.

In respect of the *C.P.R. v. A.G. of British Columbia case*, Mr. Burtnick argued that the proposition to be retained - and applied by extension to this common versus private carrier discussion was to the effect

> that any manufacturing or other business which maintains a fleet of trucks exclusively for the use of its primary business is not carrying on two businesses. It is carrying on one undertaking which cannot be said, as a general statement, to be a transportation undertaking.

Turning to the rule that words must be given their ordinary meaning, Mr. Burtnick submitted that the ordinary meaning of 'transportation undertaking' is an undertaking whose primary purpose is that of transportation, "an undertaking whose pith and substance is that of transportation". It does not suffice that transportation be a function of a non-transportation undertaking since almost every concern involved in production of goods requires transportation as a part of its commerical venture.

Voici, en résumé, les faits exposés en faveur d'une réponse négative: en ce qui a trait au transport, le Parlement a voulu, dans la *Loi sur le dimanche*, traiter du transport public; cette restriction doit également s'appliquer à l'alinéa 11x) et la formulation de cette dernière disposition, interprétée dans son sens courant, appuie ce point de vue.

C. Exposé à l'appui d'une réponse affirmative à la question soulevée, -- dans le cadre des principes ou règles applicables en l'espèce

Après avoir examiné l'exposé à l'appui d'une réponse négative à la question, nous devons maintenant examiner, selon le même paramètre d'interprétation, les exposés à l'appui d'une réponse affirmative. Nous poursuivrons donc notre examen en ne nous reportant pas à chacune des plaidoiries, mais en les considérant plutôt dans leur ensemble.

En l'absence d'une définition des mots 'entreprise de transport' dans la *Loi sur le dimanche*, il y aurait lieu de donner à cette expression une interprétation aussi large que possible, en autant qu'elle demeure raisonnable et conforme à l'objet de la Loi. Si l'on tient compte des définitions données précédemment et que l'on prenne l'expression dans son sens courant, on ne peut conclure que l'alinéa 11x) s'applique uniquement aux transporteurs publics. En effet, ce sens courant de 'entreprise de transport' ne peut raisonnablement conduire à une interprétation qui aurait l'effet d'établir une distinction entre une entreprise transportant ses propres marchandises et une ayant recours aux services de quelqu'un d'autre à cette fin À leur avis, rien dans la *Loi sur le dimanche* ne justifie une telle distinction.

Dans un sens, le transporteur privé assure des services de transport contre rémunération puisqu'il recouvre ses frais de transport dans le prix de vente de ses produits.

Trancher la question par la négative serait ne tenir aucun compte de l'article suivant: "Chaque texte législatif est censé réparateur et doit s'interpréter de la façon juste, large et libérale la plus propre à assurer la réalisation de ses objets".

To summarize, the case for the negative would be that in respect of transportation Parliament intended throughout the *Lord's Day Act* to deal with transportation offered to the public, that such limited intention should also be read in respect of 11(x), and that such view was supported by the wording of that latter provision interpreted in its ordinary sense.

C. The Case for an Affirmative Answer to the Question Raised, -- As Expressed within the Defined Principles or Rules

Having examined the case for a negative answer to the question put to the participants, we shall now examine, within the same parameter of interpretation, the case submitted for an affirmative answer. In pursuing our consideration we shall not make attributions to the individual counsel, but we shall rather look at their argument as constituting a totality.

In the absence of a definition in the Act of what is a 'transportation undertaking', that expression should receive as broad an interpretation as possible, so long as that interpretation remains reasonable and consistent with the object of the Act. If the expression is construed in its ordinary sense, -- given the dictionary definitions offered, one cannot conclude that section 11(x) applies only to the common carrier. In their ordinary meaning the words 'transportation undertaking' do not lend themselves to a construction that would, in effect, bring about discrimination between an undertaking that transports its own goods and one that has its goods transported by someone else. Nothing in the *Lord's Day Act* would justify such discrimination.

In a sense, the private carrier is engaged in transportation for hire or reward since he recoups his costs of transportation through the sale price of his goods in the pursuit of his gainful activity.

To rule in the negative would be to disregard that "every enactment shall be deemed remedial and shall be given such fair, large and liberal construction and interpretation as best ensures the attainment of its object".

L'importance du mot 'tout' qui précède 'entreprise de transport' dénote bien, a-t-on souligné le large sens que le Parlement a voulu lui donner. D'ailleurs, 'tout' ne précède pas uniquement cette expression, mais également le mot 'travail' au début de l'alinéa 11x) de la Loi. La préoccupation du Parlement ne se situe pas à l'égard du propriétaire des marchandises transportées, mais à l'égard de la nécessité de transporter certaines marchandises le dimanche afin d'éviter un retard injustifiable.

En ce qui a trait à la nature d'une entreprise, on s'est reporté à la décision *East and West India Dock Company* pour appuyer la proposition selon laquelle si une compagnie est autorisée, en vertu de ses pouvoirs, à se livrer à des activités de transport, et qu'elle le fasse, elle constitue *inter alia*, une entreprise de transport. Le même raisonnement s'applique par analogie si une entreprise est autorisée à se livrer à des activités de transport et si elle s'y livre, *inter alia*.

Une firme qui possède du matériel de transport, ou qui en assume la gérance, ou encore qui jouit de droits exclusifs d'utilisation, qui embauche du personnel et qui transporte régulièrement des marchandises, constitue une entreprise de transport, en dépit du fait qu'elle se livre également à d'autres activités.

Invoquant l'arrêt *C.P.R. c. A.G. for British Columbia*, on a fait valoir que cette décision appuyait la proposition selon laquelle une exploitation complémentaire à une autre constitue une exploitation en elle-même.

On a affirmé que d'une part, l'objet de la *Loi sur le dimanche* est d'encourager l'observance du dimanche comme jour de repos, en interdisant à qui que se soit de se livrer à des activités ou à un emploi rémunérateurs ce jour-là; et d'autre part, la Loi reconnaît qu'il est dans l'intérêt public que certaines activités aient lieu ce même jour, en dépit du fait qu'elles puissent être rémunératrices.

Compte tenu de ce contexte, qu'importe le propriétaire des marchandises transportées ou le transporteur aux termes de l'alinéa 11x). Ce qui compte c'est de déterminer si oui ou non l'intérêt public exige le transport de ces marchandises le dimanche. On a fait valoir que l'article 4 de la Loi, tout comme l'alinéa 11x), s'appliquent indif-

The importance of the word 'any' which precedes the expression 'transportation undertaking' was stressed as indicative of the broad scope intended by Parliament. The same word 'any' does not precede only the expression 'transportation undertaking', but it also precedes the word 'work' at the beginning of section 11(x) of the Act. Parliament's concern is not in respect of who owns the goods being transported, but in respect of the requirement that for reasons of necessity or mercy some goods be transported on Sunday in order to prevent undue delay.

As to what constituted an undertaking, the *East and West India Dock Company decision* was advanced in support of the proposition that if a company is authorized, in its corporate powers, to engage in transportation and it does engage in transportation, then that company constitutes *inter alia* a transportation undertaking. By inference the same is true if a company is not prohibited from engaging in transportation and does, *inter alia*, engage in transportation.

A concern that owns, or that has under its control, or that enjoys rights of exclusive use of transportation equipment, that hires personnel and transports goods on a regular basis, is a transportation undertaking regardless of the fact that such concern is also engaged in non-transportation activities.

Referring to the case of *C.P.R. v. A.G. of British Columbia* it was argued that the decision supported the proposition that a business ancillary to another constitutes a business of its own.

The purpose of the *Lord's Day Act*, it was contended, is, on the one hand, to promote Sunday as a day of rest by prohibiting persons from engaging in gainful occupation or employment on that day; on the other hand, the Act recognizes that it is in the public interest that some activities take place on that day, notwithstanding that these activities involve gainful occupation or employment.

Given that context, it matters not under section 11(x) who owns the goods being transported, nor does it matter who transports the goods. What matters is whether or not the public interest requires that these goods be transported on the Lord's Day. It was argued that just as section 4 of the Act is applicable indiscrimi-

féremment aux transporteurs publics et privés, en interdisant à quiconque, sauf dispositions contraires, "d'exercer ou de poursuivre une besogne de son état ordinaire ou quelque besogne accessoire de cet état, ou, pour quelque gain, exécuter, au cours de cette journée, un travail, une besogne ou un ouvrage, ou y employer une autre personne". L'article 11 vise tout travail nécessaire ou oeuvre de charité et son alinéa x) ne vise pas seulement le travail exécuté par un transporteur public.

On a soumis que d'après le libellé de l'alinéa 11x), il fallait établir une distinction entre un particulier qui, dans le cadre de ses activités, doit faire appel à des moyens de transport (qu'ils appartiennent à un autre ou à lui-même) le dimanche, et celui qui a recours à des moyens de transport "à une fin gratuite ou tout du moins à une fin non commerciale". En utilisant l'expression 'entreprise de transport', le Parlement n'a fait rien de plus qu'inscrire l'activité dans un contexte commercial ou d'affaires.

Étant donné que la *Loi sur le dimanche* restreint la liberté d'activité, il convient de garder à l'esprit le principe selon lequel "ce qui n'est pas précisément défendu est par conséquent permis".

Voici, en résumé, les arguments à l'appui d'une réponse affirmative: en l'absence d'une définition statutaire, il faut prendre l'expression 'entreprise de transport' dans son sens usuel. Ce sens n'exclut pas le transporteur privé, bien au contraire. De plus, l'objet et l'intention de la Loi viennent appuyer cette conclusion. En effet, le sens courant d'un mot peut être large. D'ailleurs, l'utilisation du mot 'any' (un) indique bien qu'il faut interpréter l'expression 'entreprise de transport' dans un sens large plutôt que restreint. Il est possible de donner à l'expression à l'étude un sens plus vaste que celui proposé à l'appui d'une réponse négative. Ne pas le faire entraînerait une injustice. Cette interprétation libérale peut s'appliquer aussi bien à son sens ordinaire qu'à son sens secondaire. Répondre par la négative à la question posé serait non conforme au schème et à l'objet de la Loi non plus qu'à l'article 11 de la *Loi d'interprétation*.

nately as between public and private carriers, prohibiting any person, except as provided by the *Lord's Day Act*, "to carry on or transact any business of his ordinary calling, or in connection with such calling, or for gain to do, or employ any other person to do, on that day, any work, business, or labour", likewise section 11(x) applies indiscriminately as between public and private carriers. Section 11 is aimed at any work of necessity or mercy and its paragraph (x) is not aimed only at such work when it is being carried out by a common carrier.

It was suggested that the distinction to be drawn from the words used by Parliament in section 11(x) is one between a person who, as part of his business, must use transportation facilities, (be they his own or someone else's) on a Sunday, as opposed to a person who is using transportation facilities "for some gratuitous or at least non- business purpose". In using the expression 'transportation undertaking' Parliament has done no more than to place activity in a commercial or business context.

The *Lord's Day Act* being a statute which imposes a restriction on freedom, the principle that "what is not specifically prohibited is permitted" should be kept in mind.

To summarize, the case for the affirmative would be that in the absence of a statutory definition, the words 'transportation undertaking' should receive their ordinary meaning. Such ordinary meaning does not exclude the private carrier, - to the contrary. Further the purpose of the Act, its object and intention support that inclusion. The ordinary meaning can be a broad one. The use of the word 'any' indicates that the expression 'transportation undertaking' should be construed in a broad rather than restricted sense. The words under examination are capable of receiving a broader sense than the one suggested by the proponents of the negative. If they did not receive that broader meaning, an injustice would result. That broader meaning is available in the ordinary sense or in a secondary one. The scheme and the object of the Act would not be served by a negative answer. Further the prescription of section 11 of the *Interpretation Act* would not have been observed.

D. Conclusions. Réponse à la question soulevée

Conclusions

À la section A de cette partie sont énoncées les règles d'interprétation à suivre. Aux sections B et C sont résumées les plaidoiries à l'appui d'une réponse négative ou affirmative. Dans la présente section, nous répondrons à la question soulevée. Avant de poursuivre, nous aimerions remercier les avocats pour l'aide qu'ils nous ont apportée.

Il n'est pas nécessaire que nous traitions de l'objet de la *Loi sur le dimanche*. Ce sujet a déjà été examiné. Il suffira de se reporter à la déclaration à cet égard de la Cour suprême du Canada dans sa décision *The Corporation of the City of Hamilton c. Motorways*, 80 D.L.R. (3d) p. 263; [1978] 1 R.C.S. 640.

Le Parlement, compte tenu de l'objet de la Loi, a-t-il voulu empêcher la Commission de reconnaître comme étant un travail nécessaire, le cas échéant, le transport de marchandises effectué le dimanche par un transporteur privé? En ce cas, comment le Parlement a-t-il exprimé cette intention négative? Est-ce que le libellé de l'alinéa 11x) exprime une restriction? Comment doit-on interpréter l'alinéa et l'article lui-même par rapport à l'ensemble de la Loi?

L'article 11 énumère des types d'activités faisant l'objet d'exemptions notamment, à l'alinéa 11x), "le travail que la Commission canadienne des transports... juge nécessaire d'autoriser pour le transport des marchandises par toute entreprise de transport".

Tout travail ne peut être pris que dans son sens le plus large possible, compatible avec le reste du contenu de la Loi, y compris l'article en cause évidemment.

Transport des marchandises (freight traffic) désigne le déplacement de fret par rapport à celui de voyageurs.

Quelle portée doit-on donner au mot *'tout'* dans l'expression 'toute entreprise de transport'? La portée la plus générale possible, non incompatible avec la Loi, comme nous venons de l'indiquer.

D. Finding in Law. The Panel's Answer to the Question Raised

Finding in Law

In Section A of this Part, we have outlined the rules of interpretation to be followed. In Section B and C we have summarized the arguments advanced by Counsel supporting respectively a negative or an affirmative answer. This Section D constitutes our determination of the question raised for a decision. At this time, we should express our appreciation to Counsel who have assisted us by their able address to the law.

We need not discourse on what is the object of the *Lord's Day Act*. This has already been covered. Suffice it to refer to the statement on the matter contained in the decision of the Supreme Court of Canada in Re: *The Corporation of the City of Hamilton v. Motorways*, 80 D.L.R. (3d) p. 263; [1978] 1 S.C.R. 640.

Given the object of the Act, was the intention of Parliament to preclude the Commission from recognizing as a work of necessity or mercy the transportation of goods on the Lord's Day by a private carrier? If it were so, how has Parliament expressed that negative intention? Do the words used in section 11(x) express a restriction? How should the words used and the section itself be read in their relation with the whole of the Act?

Section 11 deals with the classes of work excepted, among which at paragraph (x) it points to 'any work' which the Commission "deems necessary to permit in connection with the freight traffic of *any* transportation undertaking".

Any work can only be taken as having the widest possible meaning not inconsistent with the rest of the contents of the statute, the relevant section included of course.

Freight traffic refers to and covers the transportation of goods as against the transportation of people.

What is the expanse or scope to be given to the word *'any'*, in the expression 'any transportation undertaking'? The widest possible scope not inconsistent, as stated above.

Qu'entend-t-on par 'entreprise de transport'? Il ne fait aucun doute qu'on peut utiliser cette expression, et de fait elle l'est, pour décrire une entreprise se livrant à des activités de transport en échange d'un prix de location ou d'une rétribution, c'est-à-dire un transporteur public. Une autorité investie du pouvoir de délivrer des permis désignerait fort probablement ainsi les titulaires offrant leurs services au public. Est-il logique d'affirmer qu'une expression, dont une telle autorité peut restreindre le sens pour des raisons de commodité, n'ait aucune autre signification? Le transporteur privé ou un assureur pourrait s'en servir pour désigner les activités d'une entreprise se rapportant au transport de marchandises. Le mot 'entreprise' possède plusieurs sens, comme l'illustrent les définitions des dictionnaires.

What is a 'transportation undertaking'? No doubt such expression can be used, and in fact it is used, to describe a concern engaged in transportation for hire or reward -- a common carrier. A licensing authority would most probably so designate its licensees who offer their services to the public. Does it follow that an expression which, for convenience, a licensing authority may restrict has no other meaning? The private carrier or an insurer could use it to designate that part of the operation of a concern related to the transportation of goods of that concern. The word 'undertaking' is capable of several meanings as the definitions provided in the dictionaries do illustrate.

Il y aurait maintenant lieu de cerner le sens usuel du mot ou des mots en cause.

We should now endeavour to ascertain the ordinary meaning of the word or words involved.

Quel est le sens courant de l'expression 'entreprise de transport'?

What is the ordinary meaning of the expression 'transportation undertaking'?

'Entreprise' *constitue le mot clé*; son équivalent anglais dans le texte étudié est *undertaking*. Comparons donc les définitions de *entreprise* ou de *undertaking* figurant dans des dictionnaires d'usage courant.

Undertaking *is the key word*. Its French equivalent in the text examined is *entreprise*. Let us compare the definitions of *undertaking* or *entreprise* as they are found in dictionaries in current use.

Entreprise

Littré - Établissement industriel ou commercial.
- (Entreprise générale des messageries.)
- Opération de commerce.

Quillet - Se dit aussi de certains établissements destinés à procurer au public un service particulier.
- (Entreprise de transport).
- Organisation commerciale ou industrielle à laquelle collaborent harmonieusement patrons, ingénieurs, agents de maîtrise et employés ou ouvriers.

Robert - *En droit* et (absolument) - *Contrat* par lequel une personne s'engage à fournir son travail...
pour un ouvrage donné dans des conditions données

Entreprise

Littré - Établissement industriel ou commercial.
- (Entreprise générale des messageries.)
- Opération de commerce.

Quillet - Se dit aussi de certains établissements destinés à procurer au public un service particulier.
- (Entreprise de transport.)
- Organisation commerciale ou industrielle à laquelle collaborent harmonieusement patrons, ingénieurs, agents de maîtrise et employés ou ouvriers.

Robert - *En droit* et (absolument) - *Contrat* par lequel une personne s'engage à fournir son travail...
pour un ouvrage donné dans des conditions données

- *Par extension* - L'ouvrage dont est chargé l'entrepreneur
- *En économie politique* - Organisation de production de biens ou de services à caractère commercial
- COLSON, Cours d'économie politique - ... ce mot désigne toute organisation qui met en oeuvre des agents naturels, du travail et des capitaux pour produire des richesses ou des services destinés à être vendus... qu'elle vende des services tels que le transport par chemin de fer...

Grand Larousse encyclopédique (4e volume) 1961.

- Ce que l'on entrepend
- Action de faire ou de fournir quelque chose à certaines conditions
- Affaire commerciale ou industrielle dirigée par une personne morale ou physique privée.

Selon Littré, *entreprise* peut s'entendre d'un établissement industriel ou commercial, d'une entreprise générale de messagerie, d'une opération de commerce.

Des différentes significations retenues par Quillet, trois (3) nous intéressent.

La *première* se rapporte à l'*adjudication* et a donc trait à un travail, un contrat attribué à quelqu'un.

La *seconde* indique qu'entreprise se dit aussi "de certains établissements destinés à procurer au public un service particulier"; l'exemple cité en est l'"entreprise de transport'.

La *troisième* réfère à "une organisation commerciale ou industrielle à laquelle collaborent harmonieusement patrons, ...employés, ...".

Robert définit aussi *entreprise* dans son sens juridique et 'absolu': "contrat par lequel une personne s'engage à fournir son travail... pour

- *Par extension* - L'ouvrage dont est chargé l'entrepreneur
- *En économie politique* - Organisation de production de biens ou de services à caractère commercial
- COLSON, Cours d'économie politique -...ce mot désigne toute organisation qui met en oeuvre des agents naturels, du travail et des capitaux pour produire des richesses ou des services destinés à être vendu...qu'elle vende des services tels que le transport par chemin de fer...

Grand Larousse encyclopédique (4e volume) 1961.

- Ce que l'on entreprend
- Action de faire ou de fournir quelque chose à certains conditions
- Affaire commerciale ou industrielle dirigée par une personne morale ou physique privée.

According to Littré the word *entreprise* may cover a commercial or industrial concern, an express service, a commercial operation.

Of the several meanings retained by Quillet three (3) are of interest to us.

The *first* relates to *adjudication* which carries the sense of a work, a contract allocated to someone.

Secondly, entreprise "is also said of certain businesses or concerns aimed at procuring certain special service to the public". The example thereof is 'entreprise de transport' - (transportation undertaking).

A *third* meaning offered by Quillet is that of "a commercial or industrial organization towards which contribute harmoniously employers, -- employees --".

Robert relates the word *'entreprise'* to its legal meaning and to its 'absolute' meaning as follows: "contract under which a person agrees to

un ouvrage donné dans les conditions données". Par extension, *entreprise* désigne "l'ouvrage dont est chargé l'entrepreneur". En économie politique, il s'agit d'une "organisation de production de biens ou de services à caractère commercial". À cet égard, Robert cite COLSON, *Cours d'économie politique*: "ce mot désigne toute organisation qui met en oeuvre des *agents naturels*, du travail et des capitaux pour produire des richesses ou des services destinés à être vendus...".

Undertaking

Webster en donne la définition suivante:

- The act of one who undertakes or engages in a project or business: the business of an undertaker
- A business, work, or project which one engages in or attempts

Le dictionnaire anglais Oxford associe ce mot à l'idée suivante: "entreprise, energy by action, work undertaken or attempted, an enterprise...".

Suite à notre consultation des dictionnaires dont nous vous avons donné des extraits, il semble que si en français, le mot *entreprise* sert à décrire une organisation de production de biens ou de services, comme le transport offert à forfait, il s'entend également d'une organisation de production de biens ou de services à caractère commercial.

En anglais, "a business, work, or project which one engages in or attempts", comme notion distincte de celle d'un travail effectué à forfait semble la définition admise.

On peut utiliser couramment ces mots dans plus d'un sens et ce, en anglais comme en français. Il n'est pas important qu'on puisse prétendre que cette expression possède en français une deuxième acception qui corresponde en anglais à la première.

Dans l'*arrêt sur la réglementation et le contrôle de la radio-communication au Canada*, [1932] A.C. 304, à la page 315, le vicomte Dunedin a donné la définition suivante d"entreprise':

furnish his labour... for a given work at stated conditions". Robert extends the meaning of the word *entreprise* "to cover the work which the contractor has agreed to perform". Robert also relates the word *entreprise* to economics, as follows: "organization of a commercial character producing goods and services". Under that definition reference is made to a text (*Cours d'économie politique*, COLSON) which indicates that the word *entreprise* "designates any organization which brings together the action of the *'agents naturels'*, labour and capital to produce goods and services intended for sale".

Undertaking

Webster defines this word as follows:

- The act of one who undertakes or engages in a project or business: the business of an undertaker
- A business, work, or project which one engages in or attempts

The Oxford English dictionary associates with 'undertaking' the idea: "enterprise, energy by action, work undertaken or attempted, an enterprise...".

It appears from our consultation of the dictionaries, from which we have given excerpts that if in French the word *entreprise* describes an organization which provides goods or services - such as transportation, under a contract, the word is also used to describe an organization of a commercial character producing goods or services.

In English "a business, work, or project which one engages in or attempts", that notion taken as distinct from the notion of works carried out under contract, seems to be the accepted definition.

Both in English and in French these words are capable of accommodating more than one meaning in their ordinary use. It is immaterial that it could be said that the expression holds in French a secondary meaning which in English would be its primary meaning.

It has been held by Viscount Dunedin in the *Radio reference*, [1932] A.C. 304 at 315 that an 'undertaking' was not a physical thing, but an arrangement under which, of course, physical

"...not a physical thing, but an arrangement under which, of course, physical things are used". Dans ce sens, une entreprise de transport est une organisation dans laquelle, cela va de soi, on utilise des choses matérielles; ainsi, dans le cas qui nous occupe, des véhicules à moteur.

L'activité interdite par l'article 4 de la *Loi sur le dimanche* est celle qui implique un gain, une transaction commerciale, une rémunération et s'étend à l'embauchage. Ces éléments se retrouvent tout aussi bien dans l'activité du transporteur privé que public. En effet tous deux poursuivent une besogne en vue d'un gain et cette besogne représente travail ou emploi. L'article 4 se lit comme suit:

> Sauf les dispositions de la présente loi et les dispositions des lois provinciales en vigueur le 1er mars 1907 ou après cette date, nul ne peut légalement le dimanche, vendre, offrir en vente ou acheter des marchandises, des effets ou autres biens meubles ou des immeubles, exercer ou poursuivre une besogne de son état ordinaire ou quelque besogne accessoire de cet état, ou, pour quelque gain, exécuter, au cours de cette journée, un travail, une besogne ou un ouvrage, ou y employer une autre personne. S.R., C.171, art. 4.

On doit interpréter les mots dans leur sens courant, "en harmonie avec le contenu et l'objet de la Loi ainsi que l'intention du Parlement". [traduction] À notre avis, le sens ordinaire de l'expession 'entreprise de transport' n'exclut pas que cette expression englobe le transporteur privé et le transporteur public. Cette opinion est d'ailleurs renforcée par la portée très grande de l'adjectif 'tout' précédant les mots 'entreprise de transport'. En retenant cette conclusion, on constate que le sens ordinaire de cette expression s'harmonise avec le contenu et l'objet de la Loi.

Il convient de remarquer que l'alinéa 11x), dans sa forme actuelle, constitue une modification de la Loi originale. Aucun autre changement n'a été apporté au reste de la Loi à cause de cet amendement. Nous ne décelons aucune intention manifeste de la part du Parlement d'utiliser l'expression 'entreprise de transport' dans un sens restrictif de manière qu'elle ne puisse être interprétée par rapport au reste de la Loi tel qu'elle existait alors et qu'elle existe

things are used. In that sense, a transportation undertaking is an arrangement under which physical things, i.e. motor vehicles, are being used.

Under section 4 of the *Lord's Day Act* there must be to a prohibited activity a connotation that business is carried on or is transacted, that a gain is involved, or employment. These elements are found as well in respect of the activity of a private carrier as they exist in respect of the activity of a common carrier. Both pursue a business for gain and that business involves work, employment. Section 4 reads as follows:

> It is not lawful for any person on the Lord's Day, except as provided herein, or in any provincial Act or law in force on or after the 1st day of March 1907, to sell or offer for sale or purchase any goods, chattels, or other personal property, or any real estate, or to carry on or transport any business of his ordinary calling, or in connection with such calling, or for gain to do, or employ any other person to do, on that day, any work, business, or labour. R.S., c. 171, s. 4.

Words must receive their ordinary sense, "harmoniously with the scheme of the Act, the object of the Act and the intention of Parliament". In our opinion, the ordinary meaning of the words 'transportation undertaking' does not exclude that expression as encompassing the private carrier and the common carrier, -- a view which is reinforced by the all-embracing qualifying word 'any' which precedes the words 'transportation undertaking'. If that meaning is retained, it fits harmoniously with the scheme and the object of the Act.

It should be noted that paragraph (x) of section 11, as it stands, is an amendment to the original statute. There has been no alteration to the balance of the statute as it then stood in order to accommodate that change. We fail to discern any evident intention on the part of Parliament that it used the expression 'transportation undertaking' in a restricted manner so that it could not be read in connection with the balance of the statute as it was and as it has

maintenant. On peut aller plus loin. Si, conformément à l'article 4 de la Loi, il est interdit à quiconque d'exercer une besogne de son état ordinaire ou quelque besogne accessoire de cet état, comment peut-on soutenir que le Parlement ait prévu une exemption à l'article 11 uniquement à l'égard d'une activité représentant la fonction principale de l'entreprise et non pas à l'égard d'une activité qui serait complémentaire à celle-ci? Pour en arriver à une telle conclusion, il nous faudrait constater que le libellé exprime vraiment une restriction: mais nous n'en voyons aucune, le mot 'transport' étant précédé du mot 'tout'. Le terme 'entreprise' dans son sens courant, qu'il soit utilisé avec le mot 'transport' ou sans ce mot, doit être interprété dans un sens large. Imposer une restriction équivaudrait à l'importer.

De cette manière, il n'y a pas lieu de rechercher une signification secondaire de façon à éviter une absurdité ou un résultat inéquitable. Si nous devions interpréter différemment l'expression en cause, nous choisirions alors une interprétation qui conduirait à une discrimination coûteuse entre les transporteurs, que le Parlement ne semble pas avoir voulue. Aussi, pour éviter un tel résultat, nous chercherions un sens compatible avec la Loi, ce qui nous ramènerait à notre point de départ. Nous choisirions alors ce sens afin d'éviter une injustice et de trouver à l'alinéa 11x) une interprétation qui donne effet à l'objet de la Loi. S'il existe une interprétation plus libérale ou moins restrictive, conforme à l'objet de la Loi, c'est celle-là qu'il faut choisir.

En outre, la *Loi sur le dimanche*, comme toutes les autres lois, doit être réparatrice. Les principes d'interprétation appuient d'ailleurs ce même but.

Pour les raisons que nous avons exposées, nous répondons par l'affirmative à la question posée, soit:

> Le travail relié au transport des marchandises le dimanche par des 'transporteurs privés', c'est-à-dire par camions autres que ceux que possède et utilise une entreprise de transport assurant des services à des

remained. One may go further. If the prohibitions under section 4 of the Act deal with the carrying on of the business of the ordinary calling of any person or with what is done in connection with such calling, how could one hold the view that Parliament has contemplated an exemption under section 11 only in respect of an activity which would be a main business and not in respect of an ancillary activity exercised in connection with the ordinary calling? To reach such a conclusion, we would have to find that the words used do express a limitation. No such restriction is apparent: the word 'transportation' is preceded by the word 'any'. The ordinary meaning attributable to the word 'undertaking', whether it is used or not in conjunction with the word 'transportation', should be considered in its broad sense. A restriction would be an import.

If the word is taken in its broad sense, we are not in need of looking for a secondary meaning in order to prevent an absurdity or an inequitable result. However, if we were to read differently the expressions under examination as they stand in the entire context, we would be selecting an interpretation which would lead to a costly discrimination between carriers which Parliament seems not to have intended. Then we would want to avoid such a result. In order to do so, we would look for a not inconsistent sense. This would be tantamount to returning to square one. We would then choose that meaning, - as a secondary ordinary meaning, it could be argued, - in order to prevent an inequitable result and in order to reconcile section 11(x) with the requirement to give effect to the purpose of the Act. If there is a more liberal interpretation, if there is a less restrictive interpretation, available and consistent with the tenor of the Act, that interpretation must be chosen.

Further, the *Lord's Day Act* as all other enactments must be deemed remedial. The rules of interpretation support that same objective.

For the reasons explained in this section, our answer is in the affirmative to the question

> Does the work relating to the transportation of goods on the Lord's Day by "private trucking", i.e., by trucks other than those owned and operated by a trucking firm providing service to shippers "for hire" or re-

expéditeurs moyennant un prix de louage ou une rétribution constitue-t-il du travail exécuté "pour le transport des marchandises par toute entreprise de transport" et de ce fait appartient-il à la Commission canadienne des transports de l'autoriser en vertu de l'alinéa 11x) de la *Loi sur le dimanche*?

Partie V

La preuve dont nous disposons révèle que la requérante, Les Distributions Éclair Ltée qui désire obtenir la révision et la rescision de la décision du Comité des transports par véhicule à moteur, n'est pas un transporteur public. La requérante ne détient aucun permis l'autorisant à offrir des services de transport au public. La requérante achète, à titre de grossiste, des publications qu'elle vend à des détaillants. En d'autres termes, elle distribue à des détaillants les publications qu'elle a achetées et qui ainsi lui appartiennent, en utilisant ses propres véhicules à moteur. Pour que l'exemption demandée par Les Distributions Éclair Ltée lui soit accordée, il faudrait que l'interruption des activités le dimanche entraîne un retard injustifiable dans le transport des marchandises. La requérante désire transporter ce jour-là, dès leur impression, des journaux destinés à être mis en vente le même jour, soit 'Dimanche Matin' et Dernière Heure'. Dans les deux cas, l'impression de ces journaux, qui sont des journaux du dimanche, commence vers 22h le samedi et, selon les circonstances particulières de chaque édition, se poursuit jusqu'entre 3 et 7 heures, chaque dimanche. Les camions qu'utiliserait la requérante le dimanche pour le transport et la distribution des publications susmentionnées empruntaient, au moment du dépôt de la requête, les routes suivantes:

	De:	À:	Numéro(s) de route(s):
1.	Montréal - Granby - Chicoutimi	Montréal	Routes 20, 30, 1, 139, 55, 20, 154, 20.
2.	Montréal - Val D'Or (Abitibi)	Montréal	Route 20, Autoroute des Laurentides, route 117, Parc de la Vérendrye, route 20.
3.	Montréal - Granby - Rimouski	Montréal	Routes 20, 30, 1, 139, 55, 20.
4.	Montréal - Granby - Trois-Rivières	Montréal	Routes 20, 30, 1, 139, 55, 20, 51, 40.
5.	Montréal - Granby - Québec	Montréal	Routes 20, 30, 1, 139, 55, 20.
6.	Montréal - Granby	Montréal	Routes 20, 30, 1, 30, 20.

ward, constitute work within the meaning of work done "in connection with the freight traffic of any transportation undertaking", and therefore come within the jurisdiction of the Canadian Transport Commission to authorize, pursuant to paragraph (x) of section 11 of the *Lord's Day Act*?

Part V

The evidence at hand reveals that the applicant for review and rescission of the finding of the Motor Vehicle Transport Committee is not a common carrier. Les Distributions Éclair Ltée holds no authority to offer transportation services to the public. The evidence reveals that the applicant purchases, wholesale, printed publications which it sells to the trade for retail to the public. The applicant is engaged in the business of distributing for resale at the retail level publications which it has purchased for such distribution and which have become its property. In the pursuit of this distribution process the applicant utilizes motor vehicles which it owns. The exemption sought by Les Distributions Éclair Ltée requires, in order that it be granted, that the transportation of the applicant's freight traffic suffer an undue delay if it is not carried out on the Lord's Day. The publications which the applicant would be transporting on Sunday are newspapers printed and intended for sale on that day. These must be transported on that very day as they come off the printing press. They are 'Dimanche Matin' and 'Dernière Heure'. In both instances the printing of those newspapers, which are Sunday newspapers, starts at approximately 10 o'clock on Saturday evening and, depending on the circumstances pertaining to each of the editions of those publications, their printing continues until 3 to 7 a.m. each Sunday. The trucks are to be operated on the Lord's Day by the applicant in the transportation and distribution of the aforesaid Sunday publications operated at the time of the application on the following highways:

	From:	To:	Highway Number(s):
1.	Montreal - Granby - Chicoutimi	Montreal	Routes 20, 30, 1, 139, 55, 20, 154 and 20.
2.	Montreal - Val d'Or (Abitibi)	Montreal	Route 20, Autoroute des Laurentides, route 117, Parc de la Verendrye, Route 20.
3.	Montreal - Granby - Rimouski	Montreal	Routes 20, 30, 1, 139, 55, 20.
4.	Montreal - Granby - Trois Rivieres	Montreal	Routes 20, 30, 1, 139, 55, 20, 51, 40.
5.	Montreal - Granby - Quebec	Montreal	Routes 20, 30, 1, 139, 55, 20.
6.	Montreal - Granby	Montreal	Routes 20, 30, 1, 30, 20.

Les Distributions Éclair Ltée ont soutenu que les publications à transporter le dimanche sont en quelque sorte des matières périssables puisqu'elles perdent leur raison d'être si elles ne sont pas distribuées aux différents points de vente ce jour-là. Il ne nous est aucunement difficile de reconnaître le fait indéniable que les journaux du dimanche sont destinés à être lus le dimanche. De fait, l'intérêt du public à l'égard de ces journaux ne serait pas satisfait si la distribution en était retardée. Tenant compte de l'objet de la *Loi sur le dimanche*, nous jugeons nécessaire d'autoriser le transport de ces journaux le dimanche de manière à prévenir tout retard injustifiable. Dans le cas présent, il apparaît clairement que le retard serait non seulement injustifiable pour le transporteur, mais également, et ce qui est plus important encore, pour le public. Nous accordons donc l'exemption demandée par la requérante, le transporteur privé n'etant pas exclu à l'égard du travail autorisé aux termes de l'alinéa 11x) de la *Loi sur le dimanche*.

Nous avons décidé en droit que le travail relié au transport de marchandises le dimanche par des 'transporteurs privés', c'est-à-dire par camions autres que les véhicules que possède et utilise une entreprise de transport assurant des services aux expéditeurs moyennant un prix de louage ou une rétribution, constitue un travail exécuté "pour le transport des marchandises par toute entreprise de transport"; en conséquence, il appartient à la Commission canadienne des transports de l'autoriser, en vertu de l'alinéa 11x) de la *Loi sur le dimanche*. Nous en sommes venus à la conclusion qu'il y a lieu d'accorder la requête déposée par Les Distributions Éclair Ltée puisque quant aux faits dont la preuve est requise cette requête est bien-fondée, et ayant répondu par l'affirmative à la question de droit posée.

Enfin, nous devrions souligner que nous avons étudié l'intervention de l'Association canadienne des automobiles déposée auprès du Comité des transports par véhicule à moteur, qui a été tardivement communiquée à la requérante. Nous devons constater que le motif de cette intervention n'est pas fondé quant à l'alinéa 11x) de la *Loi sur le dimanche*. En autant que cela puisse s'avérer nécessaire, cette intervention est donc rejetée. Nous saisissons l'occasion pour

Les Distributions Éclair Ltée has alleged that the publications which are to be transported on Sunday are akin to perishable goods since unless they reach the market through distribution points on the Lord's Day they have lost their *raison d'être*. We have no difficulty agreeing with the implicit view that Sunday newspapers are for Sunday consumption. The interest of the public in respect of Sunday newspapers would not be met through a delayed distribution of such publications. Having regard to the object of the *Lord's Day Act*, we consider it a work of necessity that the transportation of Sunday newspapers be permitted on Sunday so that undue delay may be prevented. In this instance it clearly appears that the delay is not only undue inasmuch as the carrier is concerned, but also, and foremost, in respect of the public. We therefore deem necessary to permit, with the object of preventing undue delay, the transportation activity in respect of which the applicant has sought that an exception be made, that is the authority to be granted, the private carrier being not excluded in respect of such work of necessity under section 11(x) of the *Lord's Day Act*.

Our finding in law is that the work relating to transportation of goods on the Lord's Day by 'private trucking', i.e., by trucks other than those owned or operated by a trucking firm providing service to shippers for hire or reward, does constitute work within the meaning of work done "in connection with the freight traffic of any transportation undertaking". The work therefore does come within the jurisdiction of the Canadian Transport Commission to authorize, pursuant to paragraph (x) of section 11 of the *Lord's Day Act*. We conclude that the application of Les Distributions Éclair Ltée having been proven as to the circumstances of fact required and the question of law having been resolved in the affirmative, the permission sought should be granted.

In closing this decision we should point out that we have examined the intervention submitted to the Motor Vehicle Transport Committee by the Canadian Automobile Association and which was brought to the attention of Les Distributions Éclair Ltée at a late stage. It should be pointed out that the basis on which that intervention rests does not fall within the purview of the Section 11(x) of the *Lord's Day Act*. Inasmuch as it may be necessary, that submission is

signaler à l'Association canadienne des automobiles une décision unanime et du banc complet de la Cour suprême du Canada dans l'affaire: *Corporation of the City of Hamilton c. Motorways of Canada*. La Cour y déclarait que la prétention, que l'Association a néanmoins réitéré par la suite en opposition à d'autres requêtes déposées en vertu de l'alinéa 11x), dépassait le cadre limité du mandat de la Commission canadienne des transports. Le tribunal s'était exprimé ainsi:

> À l'appui de sa prétention que la Cour d'appel fédérale et la Commission avaient fait une erreur de droit, la ville a invoqué le motif suivant: l'objet de la Loi est de préserver le caractère sacré du dimanche et d'assurer un jour de tranquilité et les termes "tenant compte des objets de la présente loi", à l'al. 11x) de la Loi, obligent la Commission à prendre en considération la preuve de ce qui peut troubler la paix et la tranquilité d'un dimanche.
>
> ...À mon avis, la seule question que la Commission avait à trancher en vertu de l'al. x) était de savoir si, vu ce but, les employés des transporteurs devaient être exemptés de l'interdiction de travailler le dimanche afin de prévenir des retards injustifiables dans le transport des marchandises. Tel était son mandat limité en vertu de cet alinéa. On ne lui demandait pas de mener une enquête générale sur les répercussions, pour les habitants de Hamilton, du passage de camions le dimanche et elle n'était pas autorisée à le faire. RCS 1978 4e cahier, vol. 1, 640 aux pages 642 et 644-45.

La décision du Comité des Transports par véhicule à moteur rejetant la requête de la compagnie Les Distributions Éclair Ltée est rescindée. Une ordonnance sera émise en faveur de la requérante, Les Distributions Éclair Ltée.

hereby dismissed. However, we shall take this occasion to call the attention of the Canadian Automobile Association to a unanimous decision of the full bench of the Supreme Court of Canada *In Re: Corporation of the City of Hamilton v. Motorways of Canada* which ruled to be outside the limited mandate of the Canadian Transport Commission under that paragraph of the *Lord's Day Act* the contention which the Association nevertheless has since reiterated in opposition to applications under section 11(x) of the *Lord's Day Act*. The Court expressed itself as follows:

> The ground taken by the City for contending that there had been an error of law on the part of the Federal Court of Appeal and the Commission is that the object of the Act is to preserve the sanctity of Sunday and to provide a day of quiet and that when paragraph (x) of s. 11 uses the words "having regard to the object of this Act" the Commission is bound to consider evidence as to matters which might affect the peace and quiet of a Sunday.
>
> ...In my opinion the only issue to be determined by the Commission under paragraph (x) was whether, having regard to that object, the employees of the Carriers should be exempted from the prohibition against their working on Sunday with the bject of preventing undue delay in connection with the freight traffic of the Carriers. This was its limited mandate under that paragraph. It was not required or authorized to conduct a general inquiry into the impact upon the citizens of Hamilton of Sunday trucking operations. SCR 1978 Part 4 Vol. 1, 640 at 642, 644-45.

The decision of the Motor Vehicle Transport Committee denying the application of Les Distributions Éclair Ltée is rescinded and an Order shall issue in favour of Les Distributions Éclair Ltée.

Relative à une requête présentée par Avalon Aviation Limited en révision de la décision n° 5557 rendue par le Comité des transports aériens

Répertorié: Re Avalon Aviation Ltée

Comité de révision: G. Roberge (président), A.H. Carver et J.B.G. Thomson.

Date de la décision: le 15 mars 1979
Dossier n°: 2-A454-1A

Transport aérien - Permis de transporteur aérien - Modification - Révision de la décision rejetant la requête - Nouvelle preuve en ce qui concerne la commodité et les besoins du public.

Avalon Aviation Ltd. (Avalon) a présenté au Comité des transports aériens (C.T.A.) une requête en modification de son permis afin d'autoriser l'utilisation d'aéronefs autres que ceux prévus par le permis. Le C.T.A. a rejeté ladite requête puisqu'à son avis, il n'y existait pas une demande pour ce nouveau service. Avalon a présenté une requête en révision de cette décision et a fait la preuve d'une telle demande.

Décision: *En se fondant sur la nouvelle preuve pertinente déposée par Avalon, le Comité a jugé qu'il existait maintenant amplement de preuve pour justifier la modification de ladite décision.*

Décisions et ordonnances citées

Décision du C.T.A. n°5557, datée du 28 avril 1978

In the matter of an application by Avalon Aviation Ltd. for review of Air Transport Committee Decision No. 5557

Indexed as: Re Avalon Aviation Ltd.

Review Committee: G. Roberge (President), A.H. Carver and J.B.G. Thomson.

Date of Decision: March 15, 1979
File No.: 2-A454-1A

Air transport - Air carrier licence - Amendment thereto - Review of denial - New evidence as to public convenience and necessity.

Avalon Aviation Ltd. (Avalon) applied to the Air Transport Committee (A.T.C.) for an amendment to its licence to permit use of aircraft other than that specified in the licence. The application was denied on the ground that Avalon had produced no evidence of a demand for service by other aircraft. Avalon applied for review of A.T.C. Decision No. 5557 and submitted evidence of such demand.

Decision: *On the basis of the new and relevant evidence filed by Avalon, the Committee found that there was now sufficient evidence to warrant the variance of the said decision.*

Decisions and Orders referred to

A.T.C. Decision No. 5557, dated April 28, 1978

DÉCISION

Avalon Aviation Limited (ci-après "Avalon") est autorisée en vertu du permis A.T.C. 2007/70(C) à exploiter, à partir d'une base située à Red Deer (Alberta), des services aériens commerciaux des classes 4 (affrètement) et 7 (spécialisé: surveillance aérienne) et en vertu du permis A.T.C. 570/77(CF), un service aérien commercial de la classe 9-4 (affrètement international), à partir de la même base. Conformément à la condition n° 1 desdits permis, Avalon est limitée dans son exploitation à l'utilisation de Canso du groupe D.

Avalon a présenté au Comité des transports aériens (ci-après "C.T.A.") une requête en mod-

DECISION

Avalon Aviation Ltd. (hereinafter "Avalon") is authorized under Licence No. A.T.C. 2007/70(C) to operate Class 4 Charter and Class 7 Specialty - Aerial Control - commercial air services from a base at Red Deer, Alberta, and under Licence No. A.T.C. 570/77(CF) a Class 9-4 International Charter commercial air service from the same base. Condition No. 1 of the said licences restricts Avalon in its operations to the use of Canso aircraft in Group D.

Avalon applied to the Air Transport Committee (hereinafter "A.T.C.") to have Condition

ification de la condition n° 1 afin d'autoriser l'utilisation d'aéronefs du groupe D sans restriction quant au type. Gateway Aviation Ltd. et Northwest Territorial Airways Ltd. s'y sont opposées.

Dans la *décision n° 5557*, le C.T.A. a constaté qu'Avalon n'avait produit aucune preuve quant à l'existence d'une demande à l'égard de services d'affrètement en provenance de la région de Red Deer et utilisant un autre type d'aéronef que le Canso du groupe D. Sa requête a par conséquent été rejetée, faute de preuve établissant que la commodité et les besoins du public exigeaient la modification proposée.

Avalon a présenté une requête en révision de la *décision n° 5557* du C.T.A. Elle y a annexé de nombreuses lettres émanant d'entreprises commerciales situées dans la région de Red Deer. Lesdites lettres témoignent de l'existence d'une demande dans la région en cause à l'égard de services d'affrètement assurés au moyen de DC-3; par ailleurs, elles font état des embarras auxquels ont dû faire face leurs auteurs en essayant d'affréter un aéronef du groupe D entre Calgary et Edmonton.

S'étant auparavant opposée à la requête présentée par Avalon en modification de la condition n° 1 de ses permis, Gateway Aviation Ltd. a maintenant décidé de ne pas faire obstacle à une révision de la décision du C.T.A. à condition qu'il soit clairement entendu qu'Avalon basera son DC-3 et exploitera son service à Red Deer. Northwest Territorial Airways Ltd., seule autre opposante à la modification sollicitée par Avalon, a choisi de ne pas intervenir relativement à la requête en révision.

Le Comité de révision a jugé la *décision n° 5557* rendue par le C.T.A. révisable, en se fondant sur la nouvelle preuve pertinente déposée par Avalon. Après révision de la décision, ledit Comité est d'avis qu'Avalon a maintenant justifié la conclusion selon laquelle la commodité et les besoins du public exigent qu'Avalon soit autorisée à utiliser *un* DC-3 pour répondre aux besoins locaux des entreprises commerciales établies dans la région de Red Deer.

En conséquence, le verdict rendu par le C.T.A. dans sa *décision n° 5557* est par les présentes modifié. La condition n° 1 des permis

No. 1 amended so as to permit the use of Group D aircraft without limitation as to the type of Group D aircraft that may be used. The application was opposed by Gateway Aviation Ltd. and Northwest Territorial Airways Ltd.

The A.T.C., in *Decision No. 5557*, found that Avalon had failed to provide any evidence of demand for charter service originating in the Red Deer area for other than Canso aircraft in Group D. Avalon's application was therefore denied, there being no evidence that the proposed amendment was required by the public convenience and necessity.

Avalon has applied for a review of the A.T.C.'s *Decision No. 5557*. Along with its application for review Avalon has submitted numerous letters from commercial enterprises in the Red Deer area; those letters attest to the fact that there is a demand in the Red Deer area for charter service with DC-3 aircraft; furthermore, the letters indicate that inconveniences have been experienced in attempting to charter Group D aircraft from Calgary and Edmonton.

Gateway Aviation Ltd., which had previously opposed Avalon's application for an amendment to Condition No. 1 of its licences, has now taken the position not to oppose a review of the A.T.C.'s decision "provided it is clearly understood that Avalon is to base its DC-3 in Red Deer and maintain its operation at Red Deer". Northwest Territorial Airways Ltd., the only other opponent to the amendment sought by Avalon, has chosen not to intervene in respect of the application for review.

The Review Committee has found A.T.C. *Decision No. 5557* to be reviewable on the basis of the new and relevant evidence filed by Avalon. Upon review of the decision, the Review Committee is of the opinion that Avalon has now submitted sufficient evidence to warrant a finding that the public convenience and necessity require that Avalon be permitted to operate *one* DC-3 aircraft to serve the local needs of the commercial enterprises in the Red Deer area.

Accordingly, the Decision reached by the A.T.C. in its *Decision No. 5557* is hereby varied. Condition No.1 in Licences Nos. A.T.C.

A.T.C. 2007/70(C) et A.T C. 570/77(CF) est par les présentes annulée et emplacée par la suivante:

1. Dans son exploitation, la titulaire est limitée à l'utilisation d'aéronefs du groupe D (soit aux Canso PBY-5A et à *un* DC-3).

2007/70(C) and A.T.C. 570/77(CF) is hereby repealed and substituted by the following:

1. The Licencee is restricted in its operations to the use of Group D aircraft (restricted to Canso PBY-5A aircraft and to *one* DC-3 aircraft).

Relative à une requête présentée par Wardair Canada (1975) Ltd. en vue de la révision et de l'annulation de la décision n° 5864 du C.T.A.

Répertorié: Re Wardair n° 3

Comité de révision: G. Roberge, c.r. (président), D.H. Jones, c.r. et J. Magee.

Date de la décision: le 27 juillet 1979
Dossier n°: 63-3/79

Transport aérien - Affrètement à réservation anticipée - Regroupements - Défaut de satisfaire aux règlements - Requête en empêchement du regroupement - Si défaut de satisfaire aux règlements est pertinent au regroupement - Interprétation de l'al. 43.37(6)c) du Règlement sur les transporteurs aériens, *C.R.C., chap. 3.*

Dans sa décision n° 5864 *le Comité des transports aériens (C.T.A.) a annulé sa décision préalable autorisant Wardair à procéder au regroupement de certains programmes d'affrètement à réservation anticipée (A.B.C.). Le C.T.A. a jugé avoir commis une erreur en permettant les regroupements en raison du défaut de Wardair de satisfaire à certaines dispositions du* Règlement sur les transporteurs aériens *portant sur la sollicitation du public. Selon l'al. 43.37(6)c) de ce* Règlement, *le C.T.A. a le pouvoir de rejeter toute requête en regroupement si toutes les dispositions de ce* Règlement *n'ont pas été respectées. Wardair a déposé une requête en révision de l'ordonnance en annulation.*

Décision: *L'alinéa 43.37(6)c) n'empêche pas la regroupement sauf si le défaut d'observer le* Règlement *est pertinent à la requête en regroupement proprement dite. La décision du C.T.A. annulant l'autorisation donnée à Wardair d'effectuer les regroupements ne précise pas la nature des infractions dont il est question. Les infractions en matière de publicité admises par Wardair étaient insignifiantes et non pertinentes en l'instance.*

N.D.L.R.: *Les* décisions n°s 5785 *et* 5864 *du C.T.A. sont rapportées ailleurs dans ce recueil.*

Décisions et ordonnances citées

Décision du C.T.A. n° 5785, datée du 18 avril 1979

In the matter of an application by Wardair Canada (1975) Ltd. for review and rescission of A.T.C. Decision No. 5864

Indexed as: Re Wardair No. 3

Review Committee: G. Roberge, Q.C. (President), D.H. Jones, Q.C., and J. Magee.

Date of Decision: July 27, 1979
File No.: 63-3/79

Air transport - Advance Booking Charter - Consolidations - Failure to comply with regulations - Request to bar consolidation - Whether non-compliance material to consolidation - Interpretation of s. 43.37(6)(c) of the Air Carrier Regulations, *C.R.C., c. 3.*

By Decision No. 5864 *the Air Transport Committee (A.T.C.) rescinded its earlier decision granting Wardair permission to consolidate certain Advance Booking Charter (ABC) programs. The A.T.C. held that it had erred in granting permission to consolidate because Wardair had failed to comply with certain* Air Carrier Regulations *concerning public solicitation. By s. 43.37(6)(c) of these* Regulations, *the A.T.C. has the power to deny any application for consolidation where the* Regulations *have not been complied with. Wardair applied for review of the rescission order.*

Decision: *Section 43.37(6)(c) does not prohibit consolidation unless non-compliance with the* Regulations *is material to the consolidation request itself. The A.T.C. decision rescinding Wardair's permission for consolidation does not specify the violations in question. Wardair's admitted violations in respect to advertising were trivial and not applicable here.*

Editor's note: *A.T.C.* Decisions Nos. 5785 *and* 5864 *are reported elsewhere in this volume.*

Decisions and Orders referred to

A.T.C. Decision No. 5785, dated April 18, 1979

Décision du C.T.A. n° 5864, datée du 29 juin 1979
Ordonnance du C.T.A. n° 1979-A-79, datée du 1er février 1979
Ordonnance du C.R. n° 1979-3, datée du 12 juin 1979

Lois citées

Loi d'interprétation, S.R.C. 1970, chap. I-23, art. 11 et par. 26(2)
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 71

Règlements cités

Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3, art. 43.19, 43.34, 43.37(6)c) et l'art. 43.37 en général

A.T.C. Decision No. 5864, dated June 29, 1979

A.T.C. Order No. 1979-A-79, dated February 1, 1979
R.C. Order No. 1979-3, dated June 12, 1979

Statutes referred to

Interpretation Act, R.S.C. 1970, c I-23, ss. 11 and 26(2)
National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, s. 71

Regulations referred to

Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, Vol. 1, c.3, ss. 43.19, 43.34, 43.37(6)(c) and 43.37 in general

DÉCISION

À la fin de l'après-midi du vendredi 27 juillet 1979, une décision du Comité de révision a été communiquée par téléscripteur à toutes les parties concernées par ce cas, notamment au Haut-Commissariat Britannique, à Ottawa. Le texte de cette décision diffusée par télex, qui a été communiquée par le secrétariat du Comité, se lit comme suit:

> J'ai reçu l'instruction de vous informer que la Comité de révision, ayant pris en considération la requête en révision présentée par Wardair, ainsi que les réponses qui lui ont été faites, a examiné la *décision n° 5864* et a estimé qu'elle devrait être annulée et que la *décision n° 5785* devrait être confirmée et remise en vigueur en raison de l'erreur de droit qui entache la *décision 5864* STOP. En conséquence, le regroupement qui a été prévu aux termes de la *décision n° 5785* subsistera.
>
> D'autre part, la compagnie Laker Airways se voit accorder l'autorisation d'ajouter une escale supplémentaire sur Toronto (à l'est de cette ville) sur chacun des vols restant à effectuer au titre de ses programmes actuels STOP. Il s'agit des programmes portant jusqu'au 28 octobre 1979 que le Comité des transports aériens a dans ses dossiers et qu'il a approuvés STOP. La même autorisation relative à une escale supplémentaire à

DECISION

Late in the afternoon of Friday, July 27, 1979, a decision of the Review Committee was communicated by telex to all parties of record in this case, including the British High Commission in Ottawa. The text of this telexed decision, dispatched by the Secretary of the Committee, is as follows:

> I have been directed to inform you that the Review Committee having considered the application for review of Wardair and the answers thereto has reviewed *Decision 5864* and found that it should be rescinded and that *Decision 5785* be affirmed and restored on the ground of error in law affecting *Decision 5864* STOP Therefore the consolidation which had been decided by *Decision 5785* shall stand.
>
> Further Laker Airways are granted approval to add one point additional to Toronto (east thereof) on any of the flights which remain to be flown in their current programs STOP These are the programs which are on record with and have been approved by the Air Transport Committee and which extend to October 28, 1979 STOP The same authority for one additional point east of Toronto is also granted to Laker Airways in respect of

l'est de Toronto est aussi accordée à la compagnie Laker Airways en ce qui concerne les vols qui, en exécution de ces programmes, doivent s'effectuer du Royaume-Uni au Canada, vols que les autorités du Royaume-Uni ont enregistrés et qu'elles ont approuvés à ce jour STOP. Il convient de noter que le regroupement qui a été rétabli à l'égard de Wardair expire le 31 octobre 1979 STOP. Une décision écrite suivra sous peu.

On trouvera ci-après notre jugement motivé.

Le 18 avril 1979, le Comité des transports aériens (C.T.A.) a rendu la *décision 5785* conformément à l'article 71 de la *Loi nationale sur les transports* faisant, *ex parte*, droit aux requêtes présentées en date des 2 et 20 mars 1979 par Wardair Canada (1975) Ltd. (Wardair), en vue de regroupement de certains programmes d'affrètement sur réservation préalable (Programme ABC), dont tous sont énoncés avec plus de détails dans ladite décision du Comité.

Peu après, les compagnies British Airways (BA), Canadian Pacific Airlines Ltd. (CP) et Air Canada ont demandé la révision de ladite décision au Comité de révision. Étant donné le fait que la *décision 5785* avait été diffusée *ex parte*, le Comité de révision, par *Ordonnance n° 1979-3* en date du 12 juin 1979, a renvoyé ces trois requêtes en révision auprès du C.T.A. pour étude en vertu de l'article 71(2) de la *LNT*.

En vertu des dispositions de celle-ci, le C.T.A. a mené une enquête publique sur les requêtes déposées en mars 1979 par Wardair en vue de regroupement de ses vols ABC et, le 29 juin 1979, le C.T.A. a pris la *décision 5864* qui, du fait d'un jugement pris à la majorité, a annulé certains des conditions de sa précédente *décision n° 5785*, au motif qu'il avait commis une erreur de droit en donnant satisfaction aux requêtes en regroupement parce que les dispositions de l'alinéa 43.37(6)(c) du *Règlement sur les transporteurs aériens* (RTA) dispose que:

> (6) Le Comité rejettera toute requête en regroupement s'il n'est pas convaincu, sur la foi des informations contenues dans la requête,
>
> (c) qu'il a été satisfait à toutes les dispositions pertinentes de ce règlement.

the flights comprised in the programs from the U.K. to Canada which are on record with and have been up to this date approved by the U.K. authorities STOP It is to be noted that the consolidation reinstated in respect of Wardair expires October 31, 1979 STOP A written Decision will follow shortly.

The following is our reasoned judgment.

On April 18, 1979, the Air Transport Committee (A.T.C.) issued *Decision 5785* pursuant to s. 71 of the *National Transportation Act* granting, *ex parte*, applications dated March 2 and 20, 1979 submitted by Wardair Canada (1975) Ltd. (Wardair) for consolidation of certain Advance Booking Charter (ABC) programs, all as more particularly set forth in the said Committee Decision.

Shortly thereafter, British Airways Board (BA), Canadian Pacific Airlines Ltd. (CP) and Air Canada applied for review of the said Decision to the Review Committee. Owing to the fact that *Decision 5785* had been issued *ex parte*, the Review Committee, by *Order No. 1979-3* dated June 12, 1979, referred these three applications for review to the A.T.C. for consideration under s. 71(2) of the *NTA*.

Pursuant thereto, the A.T.C. conducted a public hearing of the Wardair's applications of March 1979, for the consolidation of its ABC flights and, on June 29, 1979, the A.T.C. issued *Decision 5864* which, by a majority judgment, rescinded, upon certain terms, its earlier *Decision 5785* on the ground that it had erred in law in granting the applications for consolidation because of the provision s. 43.37(6)(c) of the *Air Carrier Regulations* (ACR), which provides that:

> (6) The Committee shall deny any application for consolidation unless it is satisfied, on the basis of the information contained in the application, that
>
> (c) all applicable provisions of these Regulations are complied with.

Dans la *décision n° 5864*, le C.T.A. n'a relevé qu'un seul des arguments invoqués par Air Canada, CP et PA: l'interprétation des dispositions susmentionnées aboutissant à ce sujet à la conclusion que lesdites dispositions s'entendent comme suit:

> si, en ce qui concerne les affrètements par réservation préalable qui sont sujets à une requête en regroupement, le requérant a contrevenu à l'une quelconque des *règles applicables aux transporteurs aériens*, le Comité des transports aériens oppose alors une fin de non-recevoir aux requêtes.

En conséquence, ayant noté que Wardair avait, à l'égard des vols qui étaient soumis au dépôt de requêtes en regroupement, contrevenu ainsi de façon avérée à certaines des *règles applicables aux transporteurs aériens* en matière d'affrètements ABC, le C.T.A. a jugé qu'il n'avait pas d'autre possibilité que de rejeter lesdites requêtes et de modifier en conséquence la *décision n° 5785* qui avait été prise antérieurement.

Cette dernière mesure prise par le C.T.A. a donné à la présente requête en révision, dans laquelle Wardair sollicite l'annulation de la *décision n° 5864* au motif qu'elle est fondée sur une interprétation erronée des dispositions de l'article 43.37 du *Règlement sur les transporteurs aériens* qui, plaide-t-elle, ont un caractère réparateur et constituent un code réservé à la requête et à l'étude des cas de regroupement des vols ABC.

En tant qu'élément de sa requête en révision, Wardair a fait valoir en outre que, puisqu'elle avait été avisée par les autorités britanniques qu'elle ne serait pas autorisée à exploiter à destination du Royaume-Uni des vols avec plusieurs escales au Canada si Laker Airways ne se voyait pas conférer des privilèges analogues de la part des autorités canadiennes, la requête présentée par Laker Airways en vue de l'obtention de tels privilèges, qui avait été rejetée par le C.T.A., devrait être reconsidérée et faire l'objet d'une décision favorable afin qu'on aboutisse à la détente recherchée, à savoir qu'on agisse dans un sens inverse de celui de la *décision n° 5864*, de façon à permettre à Wardair de poursuivre le regroupement de ses programmes d'affrètement actuels et d'exploiter par affrètement ses vols circulaires entre le Canada et le Royaume-Uni avec deux points de partance et de destination au Canada.

In *Decision 5864*, the A.T.C. dealt with only one argument submitted by Air Canada, CP and BA - the interpretation of the above-noted provision, and on that subject, reached the conclusion that the said provision has the following meaning:

> if, in respect of the Advance Booking Charters that are the subject of an application for consolidation, the applicant has breached any applicable *Air Carrier Regulations*, then the Air Transport Committee is estopped from granting the applications.

Accordingly, having noted that Wardair had, in respect of the flights which were the subject of the consolidation applications, admittedly breached certain *Air Carrier Regulations* applicable to ABC's, the A.T.C. decided it had no choice but to deny the said applications and to vary its earlier *Decision 5785* accordingly.

This latest action by the A.T.C. brought about the present application for review in which Wardair requests that *Decision 5864* be rescinded on the ground that it is based on an erroneous interpretation of the objects of Section 43.37 *ACR* which, it claims, is a remedial provision and a self-contained code for the application and consideration of ABC's consolidations.

As part of its application for review, Wardair submitted further that since it had been advised by the UK authorities that it will not be permitted to operate flights to the UK which had multi-stops in Canada unless Laker Airways is granted similar privileges by the Canadian authorities, the application of Laker Airways for such privileges, which had been denied by the ARC, should be reconsidered and granted in order to make effective that relief sought, i.e. reversal of *Decision 5864*, so as to permit Wardair to continue consolidating its current charter programs and operate round-trip charter flights between Canada and the UK with two originating and destination points in Canada.

BA, CP et Air Canada sont intervenus pour faire opposition à la requête en révision déposée par Wardair en arguant que, puisqu'il était avéré que Wardair ne s'était pas conformé au *Règlement sur les transporteurs aériens* en ce qui concerne la sollicitation du public, le C.T.A. avait interprété comme il convenait les dispositions de l'alinéa 43.37(6)(c) en rejetant les requêtes en regroupement déposée par Wardair. La Commission a également reçu de la part du Cabinet du Haut-Commissaire britannique à Ottawa, une représentation écrite insistant sur l'importance que les autorités britanniques persistent à attacher au fait qu'il n'y ait pas de discrimination entre Wardair et Laker Airways.

C'est après avoir attentivement examiné la requête en révision de Wardair, ainsi que toutes les interventions et représentations auxquelles elles ont donné lieu, que nous en sommes venus à la décision dont fait état le télex mentionné ci-dessus.

Une seule question se pose en ce qui concerne cette requête en révision et il s'agit d'un point de droit. Pour prendre une décision, il suffit de soumettre à un examen la question de savoir si la majorité des membres du C.T.A. a correctement interprété l'alinéa 43.37(6)(c) du *Règlement sur les transporteurs aériens* en prenant la *décision n° 5864*. C'est ce point qui déterminera si la requête en révision est fondée ou non fondée. Les autres aspects de la *décision n° 5864*, quoique importants, ne sont pas déterminants.

Quelle signification y a-t-il lieu d'accorder aux mots "ces règles" employés dans l'alinéa 43.37(6)(c)? Ces mots valent-ils pour tout le *Règlement sur les transporteurs aériens* ou pour la partie du *Règlement sur les transporteurs aériens* qui concerne les vols ABC, ou encore pour la partie du *Règlement sur les transporteurs aériens* qui concerne les requêtes en regroupement? Les dispositions en litige constituent une partie de l'article 43.37 dont l'objet consiste à réglementer le "regroupement des vols ABC". Ledit article fait partie de la division F du *Règlement sur les transporteurs aériens*, division intitulée "affrètements par réservation préalable" qui contient de nombreuses dispositions régissant tous les aspects des vols internationaux en régime ABC, notamment quant à l'imposition de sanctions administratives à l'égard des vols ABC pour lesquels une publicité

BA, CP and Air Canada intervened in opposition to Wardair's application for review arguing that, in the light of Wardair's admitted failure to comply with the *Air Carrier Regulations* respecting public solicitation, the A.T.C. had correctly interpreted s. 43.37(6)(c) in denying Wardair's applications for consolidation. The Commission also received written representation from the Office of the British High Commission in Ottawa, stressing the importance which the UK authorities continue to place on there being no discrimination between Wardair and Laker Airways.

It was after our careful examination of Wardair's application for review, and of all the interventions and representation filed in connection therewith, that we reached the decision which is set out in the telex quoted above.

There is but one issue in this application for review, and that is a question of law. To decide, it is sufficient to examine whether the majority in *A.T.C. Decision 5864* correctly interpreted s. 43.37(6)(c) of the *ACR*. The application for review must stand or fall on this question. Other aspects of *Decision 5864*, although important, are not determinant.

What is the meaning to be ascribed to the words "these Regulations" used in s. 43.37(6)(c)? Do these words refer to all *Air Carrier Regulations*, or to the *Air Carrier Regulations* related to ABC's, or to the *Air Carrier Regulations* related to consolidation applications? The provision in dispute is part of s. 43.37 the objects of which is to regulate the "Consolidation of ABC's". The said section falls under Division F of the *Air Carrier Regulations* entitled "Advance Booking Charters" which contains innumerable provisions controlling all aspects of international ABC's including the imposition of administrative sanctions in respect of ABC's that are advertised or operated in violation of the ABC regulations, such as s. 43.19(2) and s. 43.34 which read:

est faite ou qui sont effectués par infraction aux Règles des vols ABC, par exemple aux dispositions des articles 43.19(par. 2) et 43.34 qui se lisent comme suit:

43.19(2) - Au cas où le public est sollicité au sujet de vols ABC dans des conditions qui contreviennent aux dispositions du paragraphe (1), le Comité (C.T.A.) peut interdire au transporteur l'exécution de vols en régime ABC, à moins que le Comité ne soit convaincu qu'une telle sollicitation du public a été effectuée sans connaissance de l'interdiction faite au transporteur ou à l'affrèteur.

43.34 - Le Comité peut interdire à tout transporteur d'effectuer un vol ABC lorsque, de l'avis du Comité, il n'a pas été satisfait à l'une quelconque des dispositions de ce Règlement.

Afin de placer les dispositions en litige dans leur contexte, il semblerait opportun de rappeler dans son intégralité l'article 43.37, relatif au "regroupement des vols ABC".

43.37(1) Dans le présent article,

"regroupement" s'entend du transfert des réservations des passagers dont les places ont été retenues sur un vol ABC qui a été annulé à un autre vol ABC auquel le Comité a attribué un numéro d'identification qui doit servir à désigner la même destination que le vol ABC annulé;

"vol ABC regroupé" s'entend d'un vol ABC qui résulte du regroupement de deux ou de plusieurs vols ABC.

(2) Aucun transporteur aérien ne devra regrouper de vols ABC s'il n'a pas obtenu de consentement de chaque affrèteur qui sera affecté par le regroupement et s'il n'a pas reçu la permission d'agir ainsi de la part du Comité, à ceci près qu'un ou plusieurs transporteurs aériens peuvent regrouper des vols ABC sans obtenir la permission du Comité lorsque les vols ABC à regrouper sont proposés dans le cas d'une exploitation entre un point d'origine et un point de destination et que le regroupement est réalisé avant échéance de la première des dates limites fixées pour deux vols ABC par application des dispositions de l'article 43.2.

43.19(2) - In the event that public solicitation is carried out with respect to an ABC in contravention of the provisions of subsection (1), the Committee (A.T.C.) may prohibit the air carrier from performing the ABC unless the Committee is satisfied that such public solicitation was carried out without the knowledge of or against the prohibition of the air carrier or the charterer.

43.34 The Committee may prohibit any air carrier from performing an ABC where in the opinion of the Committee any of the provisions of these Regulations have not been complied with.

In order to put the disputed provision in its context, it would seem convenient to set out in its entirety s. 43.37 in respect of "Consolidation of ABC's".

43.37(1) In this section,

"consolidation" means the transfer of the reservations of passengers booked on an ABC that has been cancelled to another ABC to which the Committee has assigned an identification number which is to serve the same destination as the cancelled ABC;

"consolidated ABC" means an ABC that results from the consolidation of two or more ABC's.

(2) No air carrier shall consolidate ABC's unless it has obtained the written consent of each charterer that will be affected by the consolidation and has received permission from the Committee to do so, except that one or more air carriers may consolidate ABC's without obtaining the Committee's permission where the ABC's to be consolidated are proposed to be operated between one point of origin and one point of destination and the consolidation is completed prior to the earlier of the deadlines established for the two ABC's by section 43.2.

(3) Aucune requête en regroupement, autre qu'une requête dont fait état le paragraphe (4), ne sera prise en considération par le Comité si elle n'est pas reçue par le Secrétariat dans les cinq jours ouvrables qui suivent l'échéance de la première des dates limites dont fait état le paragraphe (2).

(4) Lorsqu'une requête en regroupement est présentée en ce qui concerne un quelconque vol relevant d'une série de "vols en circuit" du régime ABC, la requête peut valoir pour n'importe quel autre vol ABC de la même série dont le trajet aller est proposé en régime ABC pour débuter dans les treize semaines à compter de la date du premier vol à regrouper.

(5) Aucune requête en regroupement ne sera approuvée par le Comité si

(a) le vol en régime de regroupement ABC n'est pas effectuée pour une destination donnée à partir de deux points de partance au plus;

(b) le tarif d'affrètement applicable aux vols par regroupement ABC n'est pas déterminé conformément au tarif ABC du transporteur aérien exploitant le vol en régime de regroupement ABC dont le Comité a été saisi et qui était en vigueur au moment où le nouveau contrat de regroupement a été signé et se trouve applicable aux dates, aux horaires et à l'itinéraire du vol en régime de regroupement ABC;

(c) les intinéraires aller des vols ABC ou les séries de vols en circuit des vols ABC dont on propose le regroupement ne sont pas prévus pour se dérouler le meme jour;

(d) les itinéraires retour des vols ABC ou les séries de vols en circuit des vols ABC dont on propose le regroupement ne sont pas prévus pour se dérouler le même jour; et

(e) le requérant ne fournit pas tous les détails relatifs à la proposition notamment (i) les numéros d'identifica-

(3) No application for consolidation, other than an application referred to in subsection (4), shall be considered by the Committee unless received by the Secretary within five working days after the earlier of the deadlines referred to in subsection (2).

(4) Where an application for consolidation is made in respect of any flight in a back-to-back series of ABC's, the application may extend to any other ABC in that series the outgoing portion of which ABC is proposed to commence within thirteen weeks from the date of the first flight to be consolidated.

(5) No application for consolidation shall be approved by the Committee unless

(a) the consolidated ABC is to be flown to one destination from not more than two origins;

(b) the charter rate applicable to the consolidated ABC is to be determined in accordance with the ABC tariff of the air carrier operating the consolidated ABC on file with the Committee that was in effect when the new contract relating to the consolidation was signed and is applicable to the dates, times and the routing of the consolidated ABC;

(c) the outgoing portions of the ABC's or back-to-back series of ABC's proposed to be consolidated are scheduled to be operated on the same day;

(d) the return portions of the ABC's or back-to-back series of ABC's proposed to be consolidated are scheduled to be operated on the same day; and

(e) the applicant provides full details of the proposal including (i) the identification numbers of the ABC's to be

tion des vols ABC à regrouper, (ii) le nombre de sièges de passagers disponibles et vendus pour l'itinéraire de départ et pour l'itinéraire de retour, respectivement, en ce qui concerne les vols ABC désignés conformément à l'alinéa (i), (iii) s'il y a lieu, une description de l'autre formule de transport aérien à proposer aux passengers qu'on ne peut recevoir au titre de vol en régime de regroupement ABC, (iv) le consentement écrit de chaque affrèteur et un exemplaire de nouveau contrat et (v) une justification économique du regroupement proposé.

consolidated, (ii) the number of passenger seats available and sold for the outgoing portion and the return portion, respectively, of the ABC's identified pursuant to subparagraph (i), (iii) where applicable, a description of the alternative air transportation to be offered to passengers who cannot be accommodated on the consolidated ABC, (iv) the written consent of each charterer and a copy of the new contract, and (v) an economic justification of the proposed consolidation.

(6) le Comité rejettera toute requête en regroupement s'il n'a pas la conviction, sur la foi de renseignements contenus dans la requête,

(a) que les vols ABC ou les séries de vols en circuit dont le regroupement proposé en régime ABC ne serait pas économiquement viable selon la formule approuvée à l'origine;

(b) que le regroupement ne serait pas conforme à l'intérêt publique; et

(c) que toutes les dispositions applicables de ce règlement sont respectées.

(6) The Committee shall deny any application for consolidation unless it is satisfied, on the basis of the information contained in the application, that

(a) the ABC's or back-to-back series of ABC's proposed to be consolidated would not be economically viable as originally approved;

(b) the consolidation would be in the public interest; and

(c) all applicable provisions of these Regulations are complied with.

(7) Le transporteur aérien s'assurera que tous les passagers titulaires de réservations sur l'un quelconque de ses vols regroupés en régime ABC se voient offrir un vol en régime ABC, ou une autre formule de transport aérien acceptable pour chacun d'eux, à un prix qui ne soit pas plus élevé que le prix payé par le passager pour un transport en régime ABC avant le regroupement.

(7) The air carrier shall ensure that all passengers holding reservations on any of its ABC's affected by consolidation are offered an ABC or alternative air transportation acceptable to each of them at a price that is not higher than the price paid by the passenger for ABC transportation before the consolidation.

Les mots "toutes les dispositions applicables de ce règlement" qui figurent au paragraphe 6(c) ci-dessus, bien qu'ils puissent apparaître explicitement, n'ont pas à être contrôlés par référence au contexte. En matière d'interprétation de textes statutaires il est de règle, lorsque des termes ou expressions de portée générale contenus dans un article de textes statutaires ou de règlements ne sont pas d'une parfaite clarté en eux-mêmes, qu'on puisse examiner le contexte

The words "all applicable provisions of these Regulations" found in subsection 6(c) above, while they may appear plain words, do need to be controlled by a reference to the context. It is a recognized rule of statutory interpretation that, where general words or expressions in a section of a statute or a regulation are not in themselves absolutely clear, one must look at the context in which they appear and consider any other parts of the statutes or regulation, in order to inter-

dans lequel ils apparaissent et considérer toute autre partie du texte statutaire ou du règlement, afin de les interpréter selon ce qui semblerait être le sens voulu.

À cet égard, on doit se souvenir de l'objet de l'article 43.37 du *Règlement sur les transporteurs aériens* et garder à l'esprit les dispositions de l'article 11 de la *Loi d'interprétation*, S.R.C. 1970, c. I-23, qui se lit comme suit:

> Chaque texte législatif est censé réparateur et doit s'interpréter de la façon juste, large et libérale la plus propre à assurer la réalisation de ses objets.

Le C.T.A., en raison du jugement majoritaire dont découle la *décision 5864*, a conclu que l'alinéa (c) du paragraphe (6) de l'article 43.37 vise à permettre l'application du *Règlement sur les transporteurs aériens* en ce qui concerne les affrètements avec réservations préalables. Nous en sommes pas d'accord sur le fait qu'il s'agisse là de l'objet de ou de l'intention de ces disposition. À notre avis, l'article 43.37 constituant à l'évidence une disposition réparatrice visant à permettre le regroupement de vols d'affrètement non économiques dans l'intérêt des transporteurs aussi bien que des passagers, l'alinéa (6)(c) n'a pas d'autre objet que de s'assurer qu'une requête en regroupement ne serait approuvée par le Comité que si celui-ci avait la conviction, sur la foi des renseignements contenus dans la requête, que toutes les exigences applicables énumérées à l'article 43.37, notamment celles des alinéas (6)(a) et (b), ont été remplies.

Dans sa *décision 5864*, le C.T.A. se réfère, à l'appui de sa décision de rejet à l'égard des requêtes en regroupement présentées par Wardair, au fait que Wardair a admis avoir contrevenu à certaines règles du régime ABC, sans préciser la nature de ces infractions. Dans sa requête en révision, Wardair soutient que ces infractions ne pourraient être que celles qui, objets de *l'ordonnance de suspension n° 1979-A-79* du 1er juillet 1979, ont été commises en matière de publicité, et fait valoir que depuis cette date elle n'a pas été prise en défaut ni accusée de l'avoir été pour avoir agi par infraction au *Règlement sur les transporteurs aériens*. En conséquence, Wardair allègue que si d'autres infractions ont été commises de son fait entre le 1er février 1979 et le moment où la *décision* en cours de révision (*n° 5864*) a été prise, toute référence à celle-ci et

pret them according to what would appear to be the meaning intended.

In this connection, one must remember the objects of s. 43.37 of the *ACR* and keep in mind the provisions of s. 11 of the *Interpretation Act*, R.S.C. 1970, c. I-23, which reads:

> Every enactment shall be deemed remedial, and shall be given such fair, large and liberal interpretation as best ensures the attainment of its objects.

The A.T.C., by virtue of its majority judgment in *Decision 5864*, concluded that the purpose of s. 43.37(6)(c) is to permit enforcement of the *Air Carrier Regulations* related to Advance Booking Charters. We do not agree that this is the purpose of that provision nor the way it was intended to work. In our view, s. 43.37 being clearly a remedial provision aimed at permitting uneconomical charter flights to be merged in the interest of both the carriers and the travelling public, subsection (6)(c) has no other purpose than to ensure that an application for consolidation would be approved by the Committee only when the Committee is satisfied, on the basis of the information contained in the application, that all of the applicable requirements set out in s. 43.37, including those set out in subsection (6)(a) and (b), have been met.

The A.T.C. in its *Decision 5864* refers to Wardair's admission of having breached certain ABC regulations, without specifying what these infractions were, in support of its denial of Wardair's applications for consolidation. In its application for review, Wardair contends that these infractions could only be those which were the subject of the suspension order, *Order No. 1979-A-79* of February 1, 1979, in respect of advertising, and states that since that date, it has not been found to have operated nor charged with operating in violation of the *ACR*. Accordingly, Wardair submits that if there are other violations committed by it between February 1, 1979 and the time of the *Decision* under review (*No. 5864*), such references and findings therein would be contrary to law, since Wardair would have been denied its fundamental right to

toute conclusion tirée de celle-ci serait contraire à la loi, puisque Wardair se serait vu refuser son droit fondamental de connaître les imputations portées à son encontre et de présenter sa défense contre celles-ci. Nous sommes natuellement d'accord avec les arguments que Wardair présente à cet égard mais, abstraction faite cette question, nous ne croyons pas que l'application des dispositions de l'article 43.37 constitue le moyen approprié d'invoquer des dispositions que la loi ne prévoit pas. En vertu du *Règlement sur les transporteurs aériens*, le C.T.A. n'est pas dépourvu de moyens de sanctions qui pourrait être appliquées plus judicieusement à un cas d'infraction aux règles du régime ABC, en l'espèce les articles 43.19(2) et 43.34 du *Règlement sur les transporteurs aériens*, qui ont été invoqués ci-dessus.

know the charges against it and to make a defence thereto. We agree, of course, with Wardair's submission on this point, but over and above this matter, we do not believe that a s. 43.37 application is the appropriate means for quasi-enforcement proceedings. Under the *ACR*, the A.T.C. is not lacking power of sanction which could be used more appropriately in situations of violation of ABC regulations, e.g. Sections 43.19(2) and 43.34 of the *ACR* referred to above.

Étant donné l'absence de relations entre la sanction adoptée par la majorité à l'occasion de la *décision n° 5864* du C.T.A. et le pouvoir conféré au C.T.A. en vertu de l'article 43.37(6)(c) du *Règlement sur les transporteurs aériens*, nous estimons que ladite décision constitue, aux termes de ces dispositions, un abus de pouvoir du C.T.A., ainsi qu'une erreur de droit patente.

In view of the absence of a relationship between the sanction adopted by the majority in A.T.C. *Decision 5864* and the power conferred on the A.T.C. by virtue of s. 43.37(6)(c) of the *ACR*, we deem the said Decision to be one in excess of the A.T.C.'s power under that provision and to constitute an error of law on the record.

Pour ces raisons, nous devons annuler la *décision n° 5864* du C.T.A. et confirmer en lui restituant sa validité la *décision n° 5785* du C.T.A.. De plus, puisque notre décision serait sans effet pratique sur le service que Wardair assure entre le Canada et le Royaume-Uni si la compagnie Laker Airways Ltd. n'obtenait pas les mêmes privilèges que ceux dont profite Wardair, nous avons conclu que, comme une mesure nécessaire par corollaire à notre décision de révision, eu égard aux usages de courtoisie internationale et tenant compte du mandat que détient la Commission en vertu de la *Loi nationale sur les transports* et des dispositions du paragraphe 26(2) de la *Loi d'interprétation*, nous devons annuler et annulons par la présente la décision que le C.T.A. a diffusée par télex en date du 6 juillet 1979 pour rejeter la requête par laquelle la compagnie Laker Airways sollicite le droit d'exploiter des vols en régime ABC avec de multiples points d'embarquement au Canada. En conséquence, la compagnie Laker Airways reçoit par la présente décision l'autorisation d'ajouter une escale d'embarquement supplémentaire sur l'itinéraire de Toronto (à l'est de cette ville) sur tous les vols qu'il lui reste à effectuer au titre de ses programmes en cours qui

For these reasons, we must rescind A.T.C. *Decision 5864*, and affirm and restore A.T.C. *Decision 5785*. Further, since our decision would be of no practical effect on the Canada - UK service of Wardair unless Laker Airways Ltd. is granted the same privileges as those enjoyed by Wardair, we have concluded that, as a necessary corollary action to our review decision and on the basis of international practice and comity, taking into account the power of the Commission under the *National Transportation Act* and the provisions of subsection 26(2) of the *Interpretation Act*, we must and do hereby rescind the A.T.C. telexed decision of July 6, 1979 denying the application of Laker Airways to operate ABC's with multiply pick-up points in Canada. Laker Airways, therefore, is hereby granted approval to add one point additional to Toronto (east thereof) on any of the flights which remain to be flown in its current programs which are on record with and have been approved by the A.T.C.. The same authority for one additional point east of Toronto is also granted to Laker Airways in respect of the ABC flights comprised in the programs from the UK to Canada which are on record with and have been up to this date approved by the UK authorities. Laker Airways

sont enregistrés par le C.T.A. et ont été approuvés par lui. La même autorisation de desservir une escale supplémentaire à l'est de Toronto est également accordée à Laker Airways à l'égard des vols ABC qui, compris dans les programmes, partent du Royaume-Uni à destination du Canada, dans la mesure où ils ont à ce jour été enregistrés et approuvés par les autorités britanniques. Laker Airways déposera en conséquence les modifications relatives à ses actuels programmes de vols entre Toronto et le Royaume-Uni en régime ABC

shall file amendments to its existing Toronto - UK ABC programs accordingly.

Relative à la requête présentée par Northwest Territorial Airways Ltd. en révision de la décision n° 5794 du Comité des transports aériens

Répertorié: Re Northwest Territorial Airways Ltd.

Comité de révision: G. Roberge (président), D.H. Jones et J. Magee.

Date de la décision: le 3 octobre 1979
Dossier n°: 2-P148-106A

Transport aérien - Justice naturelle - Communication entre le C.T.A. et une partie à une requête sans en faire part aux autres parties - Défaut de donner l'occasion de faire des observations sur le redressement différent de celui demandé - Si contrevient aux règles de justice naturelle.

Une décision du Comité des transports aériens (C.T.A.) refusant à la Pacific Western Airlines Ltd. (P.W.A.) l'autorisation d'exploiter certains services aériens d'affrètement accordait audit transporteur une dispense à l'égard des taxes de mise en place de certains types d'aéronefs à Calgary et Yellowknife. Northwest Territorial Airways Ltd. (N.W.T.A.) était intervenue à l'encontre des requêtes de la P.W.A. mais n'avait pas été informée de certaines communications dont le Comité aurait fait part à la P.W.A. avant de rendre sa décision. En plus, le redressement accordé à la P.W.A. n'était pas celui que la P.W.A. avait demandé et avait été accordé sans que la N.W.T.A. n'ait eu l'occasion de s'y opposer. La N.W.T.A. a déposé une requête en annulation auprès du Comité de révision.

Décision: *Le C.T.A. a contrevenu aux règles de justice naturelle en communiquant avec une partie à l'exclusion des autres parties avant de rendre sa décision. La fait que le C.T.A. ait accordé un redressement différent de celui demande sans donner aux autres parties intéressées l'occasion de faire des observations à ce sujet contrevient également aux règles de justice naturelle. En conséquence, la partie de la* décision n° 5794 *qui accordait à la P.W.A. une dispense de l'*Ordonnance générale n° 1972-3 Air *est nulle et sans préjudice à la P.W.A. relativement à tout affrètement exécuté ou tout contrat d'affrètement passé consécutivement à la* décision n° 5794. *Toute autre dispense devra faire l'objet d'une nouvelle requête auprès du C.T.A.*

In the matter of an application by Northwest Territorial Airways Ltd. for review of Air Transport Committee Decision No. 5794

Indexed as: Re Northwest Territorial Airways Ltd.

Review Committee: G. Roberge (President), D.H. Jones and J. Magee.

Date of Decision: October 3, 1979
File No: 2-P148-106A

Air transport - Natural justice - Communication between A.T.C. and one party exclusive of other parties - No opportunity to comment on different relief from relief sought - Whether contrary to natural justice.

An Air Transport Committee (A.T.C.) decision denying Pacific Western Airlines Ltd. (P.W.A.) permission to operate certain charter services granted the airline exemption from positioning charges respecting certain types of aircraft at Calgary and Yellowknife. Northwest Territorial Airways Ltd. (N.W.T.A.) had intervened against P.W.A. but the A.T.C. failed to apprise N.W.T.A. of certain communications it had with P.W.A. prior to rendering its decision. Also, the relief granted to P.W.A. differed from that sought by P.W.A. and yet was granted without providing N.W.T.A. an opportunity to object to it. N.W.T.A. applied to the Review Committee for a review of the decision on these grounds.

Decision: *A.T.C. breached the rules of natural justice in two ways: first, by communicating with one party exclusively of other parties and second, by granting a relief different from that sought without giving other parties an opportunity to comment. Accordingly, that part of* Decision No. 5794 *granting P.W.A. a waiver of C.T.C.* General Order No. 1972-3 Air *is void, without prejudice to P.W.A. in respect of charters flown or contracted on the basis of* Decision No. 5794. *Anyfurther relief will have to be by way of a new application to the A.T.C.*

Décisions et ordonnances citées

Décision du C.T.A. n° 5794, datée du 23 mai 1979
Ordonnance générale de la C.C.T. n° 1972-3 Air, datée du 25 octobre 1972

Lois citées

Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 58

Decisions and Orders referred to

A.T.C. Decision No. 5794, dated May 23, 1979

C.T.C. General Order No. 1972-3 Air, dated October 25, 1972

Statutes referred to

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, s. 58

DÉCISION

Dans sa *décision n° 5794* du 23 mai 1979, le Comité des transports aériens (ci-après appelé le C.T.A.) rejetait la requête présentée par Pacific Western Airlines Limited (ci-après appelée "P.W.A.") en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Calgary (Alberta), des services aériens commerciaux des classes 4 (affrètement) et 9-4 (affrètement international), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe F; et rejetait également l'autorisation d'exploiter le service de la classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs des groupes F et G, à partir d'une base située à Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest).

Le C.T.A. a toutefois autorisé P.W.A. à déroger à certaines dispositions de l'*Ordonnance générale n° 1972-3 Air* de manière qu'elle ne soit pas tenue de calculer les taxes de mise en place à Yellowknife relativement aux aéronefs des groupes F et G et à Calgary, relativement aux appareils du groupe F.

Northwest Territorial Airways Ltd. (ci-après appelée "N.W.T.A."), qui était intervenue à l'encontre des requêtes de P.W.A., a demandé au Comité de révision de modifier la *décision* en ne permettant pas à P.W.A. de déroger à ladite *ordonnance générale*.

La requête en révision est fondé sur deux motifs. D'une part, N.W.T.A. affirme que le C.T.A. a erré en communiquant avec P.W.A. relativement à la décision et aux autres droits, avant la publication de la *décision 5794*.

DECISION

By its *Decision No. 5794* dated May 23, 1979, the Air Transport Committee (hereinafter referred to as the "A.T.C.") denied an application by Pacific Western Airlines Limited (hereinafter referred to as "P.W.A.") for authority to operate a Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter commercial air service using fixed wing aircraft in Group F from a base at Calgary, Alberta; it also denied P.W.A.'s application for authority to operate a Class 4 Charter commercial air service using fixed wing aircraft in Groups F and G from a base at Yellowknife, Northwest Territories.

The A.T.C. did, however, grant P.W.A. authority to depart from the provisions of *General Order No. 1972-3 Air* so that positioning charges will not be required to be assessed by P.W.A. at Yellowknife in respect to Groups F and G aircraft and at Calgary in respect to Group F aircraft.

Northwest Territorial Airways Ltd., (hereinafter referred to as "N.W.T.A."), who had intervened against P.W.A.'s applications, has applied to the Review Committee for a review of A.T.C. *Decision No. 5794*, and is requesting the Review Committee to modify that Decision by denying P.W.A. the departures it was granted from *General Order 1972-3 Air*.

The application for review rests on two grounds. First, N.W.T.A. contends that the A.T.C. erred in law in communicating with P.W.A. in regard to its Decision and in regard to alternative rights, prior to the issuance of *Decision 5794*.

La *décision* elle-même précise que dans la lettre du 1er mars 1979, le C.T.A. a déclaré à P.W.A.:

> Le Comité constate que la requérante ne compte pas établir de base ou baser des aéronefs à Yellowknife ou à Calgary et qu'elle n'a pas démontré que le service aérien commercial projeté accommodera le public et répondra à ses besoins présents et à venir, relativement aux aéronefs du groupe F. Néanmoins, il serait disposé à envisager d'autoriser par écrit Pacific Western Airlines Ltd. à déroger aux dispositions de l'*Ordonnance générale n° 1972-3 Air* aux bases en question et vous prie de lui soumettre vos observations à ce sujet avant le 24 mars 1979.

Et on poursuit dans la décision en disant que par lettre du 5 mars 1979, P.W.A. a informé le C.T.A. qu'elle ne s'opposait pas à ce qu'il l'autorise à déroger aux dispositions de ladite *ordonnance générale*.

Ni la lettre du C.T.A. du 1er mars 1979 ni celle de P.W.A. en date du 5 du même mois n'ont été divulguées à N.W.T.A.

Pour ce qui est du second motif invoqué, N.W.T.A. fait valoir que le C.T.A. a erré en accordant P.W.A. une dispense des dispositions de l'*Ordonnance générale n° 1972-3 Air* sans lui fournir l'occasion de faire connaître ses vues.

En réplique à la requête en révision de N.W.T.A., P.W.A. qualifie de "non pertinentes" et "d'insignifiantes" les affirmations de N.W.T.A.; elle affirme que l'octroi d'une dispense est conforme à la propre suggestion de N.W.T.A. lorsque celle-ci est intervenue à l'encontre des requêtes de P.W.A., à savoir que Calgary et Edmonton devraient être désignées têtes de ligne jumelées dans la mesure où le permis A.T.C. 13/46(C) de P.W.A. est en cause.

En réplique aux observations de P.W.A., N.W.T.A. fait remarquer que le C.T.A. a préféré ne pas adopter la proposition qu'elle avait faite dans son intervention. Elle précise que la dispense de l'*Ordonnance générale n° 1972-3 Air*

Decision 5794 itself recites that by letter dated March 1, 1979, the A.T.C. advised P.W.A. as follows:

> The Committee notes that there is no intention to establish bases nor to base aircraft at Yellowknife or Calgary and the Committee finds that the applicant has not established that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity with respect to Group F aircraft. Notwithstanding, the Committee would be prepared to consider providing approval in writing for Pacific Western Airlines Ltd. to depart from the provisions of *General Order No. 1972-3 Air* at the bases in question and requests that you submit your comments in this regard by March 24, 1979.

The Decision goes on to recite that by letter dated March 5, 1979, P.W.A. advised the A.T.C. that it had no objection to the A.T.C.'s proposal to grant P.W.A. a departure from the provisions of *General Order 1972-3 Air*

Neither the A.T.C.'s letter of March 1, nor P.W.A.'s letter of March 5, were communicated to N.W.T.A.

As its second ground for review, N.W.T.A. submits that the A.T.C. erred in law in granting P.W.A. a waiver of the provisions of *General Order No. 1972-3 Air* without providing N.W.T.A. an opportunity to submit representation in regard thereto.

In reply to the application for review by N.W.T.A., P.W.A. categorizes as "irrelevant" and "immaterial" the submission of N.W.T.A.; P.W.A. argues that the granting of a waiver of the provisions of *General Order 1972-3 Air* is consistent with N.W.T.A.'s own suggestion, when it intervened against P.W.A.'s applications, that Calgary and Edmonton should be designated as co-terminals insofar as P.W.A.'s Licence No. A.T.C. 13/46(C) is concerned.

In reply to P.W.A.'s submissions, N.W.T.A. notes that the A.T.C. chose not to adopt the suggestion made by N.W.T.A. in its intervention. N.W.T.A. adds that the waiver of *General Order 1972-3 Air* was an entirely different mat-

était une question d'un tout autre ordre et débordant le cadre des requêtes que P.W.A. avaient déposées.

Après étude des exposés de N.W.T.A. et de P.W.A., le Comité conclut que la *décision n° 5794* est révisable, la requérante ayant prouvé que sa requête était de prime abord bien fondée en établissant que le C.T.A. avait erré.

Après examen, le Comité de révision conclut en outre qu'étant donné les circonstances de l'affaire dont il est saisi, le C.T.A. a enfreint les règles de justice naturelle à deux égards:

(i) d'une part, en communiquant avec une partie à une requête à l'exclusion des autres parties au moment où la requête était pendante;

(ii) d'autre part, en accordant une dispense différente de la première sans donner à toutes les parties intéressées, dans le contexte de cette affaire, l'occasion de faire des observations à ce sujet.

Le Comité de révision reconnaît que l'article 58 de la *Loi nationale sur les transports* autorise le C.T.A. à octroyer un redressement différent de celui qui est sollicité. Toutefois, ledit article ne dispense pas le C.T.A. de se conformer aux règles de justice naturelle. Dans la présente affaire, le Comité estime que le redressement accordé ne découlait pas de celui demandé et qu'il correspond à des critères différents. En conséquence, le C.T.A. aurait dû donner à toutes les parties intéressées l'occasion de faire des observations au sujet de l'exemption visée par le C.T.A., ayant conclu que la commodité et les besoins du public n'exigeaient pas le service demandé.

En conséquence, la partie de la *décision n° 5794* qui accorde à P.W.A. une dispense de l'*Ordonnance générale n° 1972-3 Air* est déclarée nulle, sans préjudice à P.W.A. relativement à tout affrètement qui a été exécuté consécutivement à la *décision n° 5794* et relativement à tout contrat d'affrètement déjà passé consécutivement à ladite *décision*.

Tout autre dispense des dispositions de l'*Ordonnance générale n° 1972-3 Air* devra faire l'objet d'une nouvelle requête auprès du Comité des transports aériens.

ter from, and totally outside the scope of the applications that had been made by P.W.A.

The Review Committee has considered the submissions of N.W.T.A. and P.W.A and concluded that *Decision No. 5794* is reviewable, the applicant for review having established a *prima facie* case that the A.T.C. has erred in law.

Upon review, the Review Committee has further concluded that the A.T.C., given the circumstances of the case at hand, has breached the rules of natural justice on two counts:

(i) first, in communicating with one party to an application exclusively of other parties to the application while the application was *sub judice*;

(ii) secondly, in granting a relief different from the one applied for without, given the context of this case, giving all parties interested an opportunity to comment on its proposal to grant such different relief.

The Review Committee acknowledges that Section 58 of the *National Transportation Act* enables the A.T.C. to grant a relief different from the one applied for. However, Section 58 does not relieve the A.T.C. from complying with the rules of natural justice. In the instant case, the Review Committee is of the opinion that the relief granted did not flow from the relief applied for, and corresponds to different criteria. Therefore, the A.T.C. ought to have given all interested parties an opportunity to comment on the different relief contemplated by the A.T.C., having found that public convenience and necessity did not require the service applied for.

Accordingly, that part of *Decision No. 5794* which grants P.W.A. a waiver of *General Order 1972-3 Air* is declared to be void, without prejudice to P.W.A. in respect of any charter that has been flown on the basis of *Decision No. 5794*, nor in respect of any charter that has already been contracted for on the basis of *Decision No. 5794*.

Any further relief from the provisions of *General Order No. 1972-3 Air* will have to be by way of a new application to the Air Transport Committee.

Relative à la requête présentée par American Airlines Inc. en révision de l'ordonnance n° 1979-A-346 du Comité des transports aériens

Répertorié: Re American Airlines

Comité de révision: G. Roberge (président), D.H. Jones et J. Magee.

Date de la décision: le 11 octobre 1979
Dossier n°: 7-A336-45

Transport aérien - Révisions du tarif d'un transporteur aérien - Révision prévue dans le tarif déposé auprès du Comité - Taux prévu aux révisions des tarifs offert au grand public - Si l'approbation préalable du C.T.A. est requise.

La requérante, American Airlines Inc., avait déposé auprès du Comité des transports aériens (C.T.A.) des révisions à certaines de ses règles tarifaires entrainant une réduction des taux prévus aux tarifs publiés. Le C.T.A. a rejeté les révisions au motif que le paragraphe 44(10) du Règlement sur les transporteurs aériens (Règlement) *exige l'autorisation préalable du C.T.A. American Airlines Inc. a déposé auprès du Comité de révision une requête en annulation de la décision du C.T.A.*

Décision: *Selon le par. 44(10) du* Règlement, *il n'est pas nécessaire d'avoir l'autorisation préalable du C.T.A. pour une révision de tarif qui est prévue dans un tarif déjà déposé auprès du C.T.A. Parallèlement, l'art. 15 de la* Loi sur l'aéronautique *n'exige pas l'autorisation préalable du C.T.A. d'une révision de tarif lorsque cette dernière est offerte au grand public (tel qu'en l'instance). De plus, la participation du public n'équivaut pas à du "transport à tarif réduit" au sens de l'art. 15 de ladite* Loi.

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance du C.T.A. n° 1979-A-346, datée du 13 juin 1979

Lois citées

Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, chap. A-3, art. 15

In the matter of an application by American Airlines Inc. for review of Air Transport Committee Order No. 1979-A-346

Indexed as: Re American Airlines

Review Committee: G. Roberge (Chairman), D.H. Jones and J. Magee.

Date of Decision: October 11, 1979
File No.: 7-A336-45

Air transport - Air carrier tariff revisions - Revision provided for in tariff on file with A.T.C. - Tariff discount revision available to general public - Whether A.T.C. prior approval required.

The applicant, American Airlines Inc., filed with the Air Transport Committee (A.T.C.) revisions to certain of its tariff rules resulting in reduced charges on its published tariffs. The A.T.C. disallowed the revisions on the ground that s. 44(10) of the Air Carrier Regulations (Regulations) *requires prior approval by the A.T.C.. American Airlines Inc. applied to the Review Committee for rescission of the A.T.C. ruling.*

Decision: *Section 44(10) of the* Regulations *does not require prior A.T.C. approval of a tariff revision that is provided for in a tariff already filed with the A.T.C.. In addition, section 15 of the* Aeronautics Act *does not require A.T.C. prior approval of a tariff revision available to the general public (as it is here). Furthermore, general public participation does not constitute "reduced rate transportation" within the meaning of s. 15 of the said* Act.

Decisions and Orders referred to

A.T.C. Order No. 1979-A-346, dated June 13, 1979

Statutes referred to

Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3, s. 15

Règlements cités

Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3, par. 44(10) et les art. 45 et 47

Regulations referred to

Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3, ss. 44(10), 45 and 47

DÉCISION

Dans l'*ordonnance n° 1979-A-346* du 13 juin 1979, le Comité des transports aériens (ci-après désigné "C.T.A.") rejetait, en vertu de l'article 47 du *Règlement sur les transporteurs aériens*, les révisions des règles 287, 576 et 613 s'appliquant au trafic canadien, déposées par American Airlines Inc.

Le C.T.A. a rejeté les révisions puisque, à son avis, elles sont contraires aux dispositions du paragraphe 44(10) dudit *règlement*, étant donné qu'elles prévoient la réduction de taux de transport sans l'autorisation préalable du C.T.A.

Vous trouverez ci-joint à l'annexe A les révisions rejetées.

American Airlines Inc. a déposé une requête en révision de l'*ordonnance n° 1979-A-346* du C.T.A. sous prétexte que les révisions ne sont pas contraires aux dispositions du paragraphe 44(10) dudit *règlement*. La requérante soutient que, dans la mesure où le rabais est prévu spécifiquement dans le tarif déposé, il n'est pas nécessaire d'obtenir au préalable l'autorisation du Comité.

Une copie de la requête a été envoyée à Air Canada et à CP Air pour observations. CP Air a préféré ne pas répondre. Air Canada a déposé une intervention et en a fait part à American Airlines Inc. En principe, Air Canada ne s'oppose pas aux révisions, mais à l'application rétroactive de celles-ci. American Airlines n'a pas répondu à l'intervention d'Air Canada.

Après étude des documents présentés par American Airlines Inc. et Air Canada, le Comité de révision en est venu à la conclusion que l'*ordonnance n° 1979-A-346* est révisable, puisque la requérante a démontré de prime abord que le C.T.A. a mal interprété le paragraphe 44(10) du *Règlement sur les transporteurs aériens* qui stipule ce qui suit:

DECISION

By its *Order No. 1979-A-346* dated June 13, 1979, the Air Transport Committee (hereinafter referred to as the "A.T.C."), disallowed pursuant to Section 47 of the *Air Carrier Regulations*, revisions filed by American Airlines Inc. to its tariff Rules 287, 576 and 613, as they apply to Canadian traffic.

The A.T.C. disallowed the revisions because the A.T.C. was of the opinion that the revisions were in contravention of Section 44(10) of the *Regulations*, in that the revisions provide for reduced rate transportation without prior approval of the A.T.C.

The disallowed revisions are attached hereto as Appendix "A".

American Airlines Inc. has applied for a review of A.T.C. *Order No. 1979-A-346* on the ground that the revisions do not contravene Section 44(10) of the *Regulations*. The applicant for review argues that inasmuch as the discount is provided for specifically in the tariff filed, then prior approval of the A.T.C. is not required.

A copy of the application for review was sent to Air Canada and CP Air for comment. CP Air has chosen not to comment. Air Canada has filed an intervention and has served its intervention on American Airlines Inc. Air Canada does not object to the revisions, in principle; but Air Canada does oppose the retroactive application of the revisions. American Airlines Inc. has chosen not to reply to Air Canada's intervention.

The Review Committee has considered the submissions of American Airlines Inc. and Air Canada, and has concluded that A.T.C. *Order No. 1979-A-346* is reviewable, the applicant for review having established a *prima facie* case that the A.T.C. misinterpreted Section 44(10) of the *Air Carrier Regulations*. Section 44(10) of the *Air Carrier Regulations* provides as follows:

Il est interdit à un transporteur aérien, ou à l'un quelconque de ses fonctionnaires ou de ses agents ou représentants d'offrir, de concéder, de donner, de solliciter, d'accepter ou de recevoir un rabais, une concession ou un privilège, qui permettrait le transport, par quelque moyen que ce soit, à un taux différent de celui des tarifs en vigueur, ou selon des modalités ou des conditions différentes de celles qui sont énoncées dans ces mêmes tarifs sauf s'il a obtenu au préalable l'autorisation du Comité.

Nous sommes d'avis que le taux prévu dans les révisions des tarifs déposées par American Airlines Inc. est offert au grand public, à condition qu'un coupon ait été délivré lors de l'achat du vol précédent. Il n'est d'ailleurs pas différent de quelques autres taux réduits assujettis à des conditions particulières, offerts par les transporteurs dans leurs tarifs.

À notre avis, il est inutile d'obtenir au préalable l'autorisation du C.T.A. en vertu du paragraphe 44(10) dudit *règlement* si le taux réduit en question est prévu dans le tarif déposé auprès du Comité. Par contre, si le coupon de réduction n'était pas offert au public, il s'agirait peut-être alors de transport à tarif réduit aux termes de l'article 15 de la *Loi sur l'aéronautique*, qui exige l'approbation préalable du C.T.A. pour assurer ce genre de transport.

Dans le cas qui nous occupe toutefois, le taux est offert au public à une condition et est compris dans le tarif du transporteur. C'est pourquoi le Comité de révision estime qu'il n'est pas nécessaire d'obtenir l'autorisation préalable du C.T.A., que ce soit en vertu de l'article 15 de la *Loi* susmentionnée et ou du paragraphe 44(10) dudit *règlement*.

Après étude de l'affaire, le Comité de révision constate donc que le C.T.A. a fait erreur en déclarant que les révisions étaient contraires audit paragraphe. Il y a donc lieu d'annuler l'*ordonnance n° 1979-A-346*.

No air carrier, or any officer or agent thereof, shall offer, grant, give, solicit, accept or receive any rebate, concession or discrimination in respect of the transportation of any traffic by the air carrier whereby such traffic is, by any device whatever, transported at a toll that differs from that named in the tariffs then in force or under terms or conditions of carriage other than those set out in such tariffs, unless with the prior approval of the Committee.

In our opinion, the fare which is provided for in the revisions filed by American Airlines Inc. to its tariff, is available to the general public, the condition being that a coupon has been issued on the occasion of a purchase of a previous flight. It is not dissimilar from some other discount fares subject to specified conditions offered by air carriers and provided for in their tariffs.

We are of the view that inasmuch as such discount fare is provided for in a tariff on file with the A.T.C. , then prior approval of the A.T.C. is not required under Section 44(10) of the *Air Carrier Regulations*. Prior approval of the A.T.C. would be required if American Airlines Inc. had proposed to offer this discount coupon fare without providing therefor in its tariff. Or, if the discount coupon fare were not available to the general public, there might then exist reduced rate transportation within the meaning of Section 15 of the *Aeronautics Act*; Section 15 requires that prior approval of the A.T.C. be obtained in order to provide reduced rate transportation.

But in the case before us, the discount fare is available to the general public upon a condition, and the whole scheme is encompassed in the tariff filed with the A.T.C. Given these circumstances, the Review Committee is of the view that prior approval of the A.T.C., whether under Section 15 of the *Aeronautics Act* or under Section 44(10) of the *Air Carrier Regulations*, is not required.

Accordingly, upon review, the Review Committee finds that the A.T.C. erred in its opinion that the revisions contravened Section 44(10) of the *Air Carrier Regulations*. The A.T.C.'s *Order No. 1979-A-346* should therefore be rescinded.

Il désire maintenant souligner qu'en examinant lesdites révisions, il s'est posé les questions suivantes:

1) les révisions sont-elles contraires à l'entente bilatérale conclue entre le Canada et les Antilles?

2) violent-elles les conditions relatives au transport à tarif réduit exposées dans la note diplomatique que le gouvernement du Canada a envoyé à celui des États-Unis le 31 mai 1979?

3) leur application est-elle rétroactive?

4) demeurent-elles valides si les coupons sont négociables ou transférables?

Il signale en outre qu'elles ne respectent peut-être pas les conditions énoncées à l'article 45 dudit *règlement*.

Il n'incombe toutefois pas à ce dernier de résoudre ces questions; elles pourront d'ailleurs mériter que le C.T.A. s'y attarde en temps opportun.

L'*ordonnance n° 1979-A-346* est donc par la présente annulée.

Having said this, the Review Committee wishes to point out that in examining the tariff revisions filed by American Airlines, the following questions have come to the fore:

(1) do the tariff revisions contravene the Canada-Caribbean bilateral?

(2) do the tariff revisions violate the discount fare conditions imposed in a diplomatic note which was sent to the U.S. government by the Canadian government on May 31, 1979?

(3) can the tariff revisions have retroactive effect?

(4) what is the effect on the validity of the tariff revisions if the coupons are negotiable and transferable?

Further, the Review Committee wishes to point out that it may be that the revisions filed by American Airlines do not meet the conditions set out in Section 45 of the *Air Carrier Regulations*.

It is not incumbent on the Review Committee to resolve the questions raised in the two preceding paragraphs. These questions may in due course warrant the consideration of the A.T.C.

As stated earlier, A.T.C. *Order No. 1979-A-346* should be rescinded. It is hereby rescinded.

APPENDIX A-1
C.T.C.(A) No. 57 C.A.B. No. 74

AIR TARIFFS CORPORATION, Agent

WESTERN HEMISPHERE PASSENGER FARES TARIFF No. P-WS-4

11th Revised Page 130-A
Cancels
10th Revised Page 130-A

SECTION 2 - RULES AND REGULATIONS

*RULE 612 - DISCOUNT COUPONS AND SPECIAL INCENTIVE FARES (Applicable via AA only for transportation between points in the Continental U.S.A./Canada, on the one hand, and points in the Caribbean Area/Mexico, on the other hand).

(A) APPLICATION

The provisions of this rule apply for round trip, circle trip or open jaw transportation between points in the Continental U.S.A./Canada and points in the Caribbean Area/Mexico subject to the following conditions:

(1) Travel must originate on or after September 9, 1979;
(2) Return travel from the last point of stopover must commence on or before midnight on December 9, 1979;
(3) Blackout Periods - No travel will be permitted on any flight during the period November 22, 1979 through November 26, 1979, inclusive.
(4) Tickets at these fares must be purchased with a Discount Coupon issued to the passenger in accordance with (B) below.

(B) COUPON ISSUANCE

(1) From May 28, 1979 through June 17, 1979, inclusive, AA will issue a Discount Coupon to each fare paying passenger traveling on a AA flight within the Continental U.S.A. or between the Continental U.S.A. and Canada only.

(2) A Discount Coupon will be issued to each passenger, regardless of the fare basis on which the passenger is traveling.

(C) USE OF DISCOUNT COUPONS/TICKETING

(1) Each Discount Coupon shall entitle its holder to purchase one ticket for round trip, circle trip or open jaw travel only, via AA, during the period specified herein, at the following fares:

(a) For travel on First Class, the Special Incentive Fare shall be 50 percent of the applicable First Class fare (F).
(b) For travel on Coach Class, the Special Incentive Fare shall be 50 percent of the applicable Coach fare (Y).

(2) Only one Discount Coupon may be used for the purchase of any ticket. However, there shall be no limit to the total number of Discount Coupons which may be used by anyone person during the applicable period, if each Discount Coupon is used to purchase a separate ticket.

(3) The ticket purchased with a Discount Coupon shall not be reissued to change the original routing if any portion of the ticket has been used.

(4) The Discount Coupon may not be used in connection with the exchange of a ticket, a portion of which has been used.

(D) COMBINATIONS

Fares sold in combination with Special Incentive fares must be issued on a separate ticket.

(E) DISCOUNTS AND RULES NOT APPLICABLE

The following rules will not apply in connection with these fares.

Rule 32 - Children's Fares.
Rule 39 - Agents.
Rule 41 - Tour Conductors.
Rule 10 (A) - Revised Routings.

*Rule 612 formerly published on 10th Revised Page 130-A and not brought forward hereon is cancelled.

For explanation of abbreviations, reference marks and symbols used but not explained herein, see Section 1

ISSUED	May 31, 1979	EFFECTIVE	July 30, 1979

(Printed in U.S.A.)

CORRECTION NO. 11448

APPENDIX A-2

C.T.C.(A) NO. 53 C.A.B. NO.142

Airline Tariff Publishing Company, Agent
LOCAL AND JOINT PASSENGER RULES TARIFF NO PR-6

8th Revised Page 127
Cancels 7th Revised Page 127

RULE	SECTION V — SPECIAL FARES AND CHARGES
287	**DISCOUNT COUPONS AND SPECIAL INCENTIVE FARES** (Applicable only to AA)

(A) APPLICATION
The provisions of this rule apply to Round Trip, Circle Trip or Open Jaw transportation, via AA between:
(1) points in the Continental U.S.A./#Canada that originates on or after July 1, 1979, and is completed on or before December 15, 1979, inclusive, or
(2) points in the Continental U.S.A./#Canada on the one hand and the Caribbean Area, Mexico, San Juan, St. Thomas, St. Croix on the other hand that originates on or after ∆September 9, 1979 and is completed on or before ∆December 9, 1979, inclusive
purchased with a Discount Coupon issued to passengers who travel via AA during the period May 28, 1979 through June 17, 1979, inclusive.

(B) COUPON ISSUANCE
(1) From May 28, 1979 through June 17, 1979, inclusive, AA will issue to each fare paying passenger, traveling on a AA flight between points in the Continental U.S.A./#Canada, a Discount Coupon.
(2) A Discount Coupon will be issued to each passenger, regardless of the fare basis on which the passenger is traveling.

(C) CERTIFICATE USE
(1) Each Discount Coupon shall entitle its holder to purchase one ticket for Round Trip, Circle Trip, or Open Jaw travel only, via AA, during the period specified herein, only at the Special Incentive Fares determined as follows:
(a) For travel on First Class or Deluxe Night Coach service, the Special Incentive Fare shall be 50 percent of the applicable First Class (F) fare;
(b) For travel on Coach or Night Coach service, the Special Incentive Fare shall be 50 percent of the applicable Coach (Y) fare.
(2) Only one Discount Coupon may be used for the purchase of any ticket. However, there shall be no limit to the total number of Discount Coupons which may be used by any one person during the applicable period, if each Discount Coupon is used to purchase a separate ticket.
(3) The Discount Coupon may not be used in connection with the exchange of a ticket, a portion of which has been used.

(D) CONDITIONS OF TRAVEL
(1) (a) (Applicable to transportation between points in the Continental U.S.A./#Canada only.) Travel pursuant to a ticket purchased with a Discount Coupon must originate on or after July 1, 1979, and must be completed on or before December 15, 1979. Travel will be considered "completed" if it is commenced from the last point of stopover before Midnight, December 15, 1979.
(b) (Applicable only to transportation between points in the Continental U.S.A./#Canada on the one hand and the Caribbean Area, Mexico, San Juan, St. Thomas, St. Croix on the other hand that originates on or after ∆September 9, 1979 and must be completed on or before ∆December 9, 1979 except that no travel will be permitted during the period November 20, 1979 through November 26, 1979. Travel will be considered "completed" if it is commenced from the last point of stopover before Midnight, ∆December 9, 1979.
(2) The ticket purchased with a Discount Coupon shall not be re-issued to change the original routing if any portion of the ticket has been used.
(3) Travel may only be Round Trip, Circle Trip, or Open Jaw, only between points in the Continental United States, or between points in the Continental U.S.A. on the one hand and the Caribbean Area, Mexico, San Juan, St. Croix and St. Thomas on the other hand and return.

(E) COMBINATION WITH OTHER TICKETS
Tickets purchased with Discount Coupons may be combined end to end with tickets issued on other fare bases, provided;
(1) a ticket issued under this rule shall be separate from any ticket issued on any other fare basis.
(2) travel must be via the point(s) over which such tickets are combined.

(F) DISCOUNTS AND RULES NOT APPLICABLE
The following rules will not apply to Discount Coupons or Special Incentive Fares"
Rule 115(B) - Children's Fares
Rule 275 - Passenger Occupying Two Seats
Rule 285 - Free and Reduced Transportation for Tour Conductors
Rule 290 - Tour Conductors
Rules 300, 310, 315 - Passenger Sales Agents
Rule 395 - Rerouting - when allowed

For explanation of abbreviations, reference marks and symbols used but unexplained hereon, see Page 8.

ISSUED: JUNE 4, 1979 EFFECTIVE: AUGUST 4, 1979

(Printed in U.S.A.) CORRECTION NO. 24851

APPENDIX A-3

C.T.C. (A) NO. 178 ¶C.A.B. No. 294

Airline Tariff Publishing Company, Agent
LOCAL AND JOINT PASSENGER TARIFF NO. VP-1

3rd Revised Page 80-G
Cancels 2nd Revised Page 80-G

SECTION VIII — PROMOTIONAL FARES

RULE

•576 DISCOUNT COUPONS AND SPECIAL INCENTIVE FARES (Applicable only to AA)

(A) APPLICATION

The provisions of this rule apply to Round Trip, Circle Trip, or Open Jaw transportation, via AA, between points in the Continental U.S.A./Canada on the one hand and the Caribbean Area, Mexico, San Juan, St. Thomas, St. Croix on the other hand that originates on or after September 15, 1979, and is completed on or before November 15, 1979, inclusive, purchased with a Discount Coupon issued to passengers who travel via AA during the period May 28, 1979 through June 17, 1979, inclusive.

(B) COUPON ISSUANCE

(1) From May 28, 1979 through June 17, 1979, inclusive, AA will issue to each fare paying passenger traveling on a AA flight between points in the Continental U.S.A., a Discount Coupon.

(2) A Discount Coupon will be issued to each passenger, regardless of the fare basis on which the passenger is traveling.

(C) CERTIFICATE USE

(1) Each Discount Coupon shall entitle its holder to purchase one ticket for Round Trip, Circle Trip, or Open Jaw travel only, via AA, during the period specified herein, only at the Special Incentive Fares determined as follows:

(a) For travel on First Class or Deluxe Night Coach service, the Special Incentive Fare shall be 50 percent of the applicable First class (F) fare;

(b) For travel on Coach or Night Coach service, the Special Incentive Fare shall be 50 percent of the applicable Coach (Y/YHW/YHX /YLH/YLX) fare.

(2) Only one Discount Coupon may be used for the purchase of any ticket. However, there shall be no limit to the total number of Discount Coupons which may be used by any one person during the applicable period, if each Discount Coupon is used to purchase a separate ticket.

(3) The Discount Coupon may not be used in connection with the exchange of a ticket, a portion of which has been used.

(D) CONDITIONS OF TRAVEL

(1) Travel pursuant to a ticket purchased with a Discount Coupon must originate on or after September 15, 1979, and must be completed on or before November 15, 1979. Travel will be considered "completed" if it is commenced from the last point of stopover before Midnight, November 15, 1979.

(2) The ticket purchased with a Discount Coupon shall not be re-issued to change the original routing if any portion of the ticket has been used.

(3) Travel may only be Round Trip, Circle Trip, or Open Jaw, only between points in the Continental United States/Canada on the one hand and the Caribbean Area, Mexico, San Juan, St. Thomas, St. Croix on the other hand.

(E) COMBINATION WITH OTHER TICKETS

Tickets purchased with Discount Coupons may be combined end to end with tickets issued on other fare bases, provided:

(1) a ticket issued under this rule shall be separate from any ticket issued on any other fare basis.

(2) travel must be via the point(s) over which such tickets are combined.

(F) DISCOUNTS AND RULES NOT APPLICABLE

The following rules will not apply to Discount Coupons or Special Incentive Fares

Rule 115(B) - Children's Fares
Rule 275 - Passenger Occupying Two Seats
Rule 285 - Free and Reduced Transportation for Tour Conductors
Rule 290 - Tour Conductors
Rules 310, 315 - Passenger Sales Agents
Rule 395 - Rerouting - when allowed

For provisions previously published on 2nd Revised Page 80-G, see 3rd Revised Page 80-H.

For explanation of abbreviations, reference marks and symbols used but unexplained hereon, see Pages 7-10.

ISSUED: MAY 25, 1979 EFFECTIVE JULY 24, 1979

(Printed in U.S.A.) CORRECTION NO. 3449

Airline Tariff Publishing Company, Agent
LOCAL AND JOINT PASSENGER TARIFF NO. VP-1

4th Revised Page 80-G
Cancels 3rd Revised Page 80-G

SECTION VIII — PROMOTIONAL FARES

RULE 576

DISCOUNT COUPONS AND SPECIAL INCENTIVE FARES (Applicable only to AA)

(A) APPLICATION
The provisions of this rule apply to Round Trip, Circle Trip, or Open Jaw transportation, via AA, between points in the Continental U.S.A./Canada on the one hand and the Caribbean Area, Mexico, San Juan, St. Thomas, St. Croix on the other hand that originates on or after ΔSeptember 9, 1979, and is completed on or before ΔDecember 9, 1979, inclusive, purchased with a Discount Coupon issued to passengers who travel via AA during the period May 28, 1979 through June 17, 1979, inclusive.

(B) COUPON ISSUANCE
(1) From May 28, 1979 through June 17, 1979, inclusive, AA will issue to each fare paying passenger traveling on a AA flight between points in the Continental U.S.A./◇Canada, a Discount Coupon.
(2) A Discount Coupon will be issued to each passenger, regardless of the fare basis on which the passenger is traveling.

(C) CERTIFICATE USE
(1) Each Discount Coupon shall entitle its holder to purchase one ticket for Round Trip, Circle Trip, or Open Jaw travel only, via AA, during the period specified herein, only at the Special Incentive Fares determined as follows:
(a) For travel on First Class or Deluxe Night Coach service, the Special Incentive Fare shall be 50 percent of the applicable First class (F) fare;
(b) For travel on Coach or Night Coach service, the Special Incentive Fare shall be 50 percent of the applicable Coach (Y/YHH/YHX/eYH/YLH/YLX/eYL) fare.
(2) Only one Discount Coupon may be used for the purchase of any ticket. However, there shall be no limit to the total number of Discount Coupons which may be used by any one person during the applicable period, if each Discount Coupon is used to purchase a separate ticket.
(3) The Discount Coupon may not be used in connection with the exchange of a ticket, a portion of which has been used.

(D) CONDITIONS OF TRAVEL
(1) Travel pursuant to a ticket purchased with a Discount Coupon must originate on or after ΔSeptember 9, 1979, and must be completed on or before ΔDecember 9, 1979. Travel will be considered "completed" if it is commenced from the last point of stopover before Midnight, ΔDecember 9, 1979.
*(2) Restricted Travel Dates
Tickets will not be valid for transportation scheduled to depart November 25, 1979 through November 26, 1979.
Δ(3) The ticket purchased with a Discount Coupon shall not be re-issued to change the original routing if any portion of the ticket has been used.
Δ(4) Travel may only be Round Trip, Circle Trip, or Open Jaw, only between points in the Continental United States/Canada on the one hand and the Caribbean Area, Mexico, San Juan, St. Thomas, St. Croix on the other hand.

(E) COMBINATION WITH OTHER TICKETS
Tickets purchased with Discount Coupons may be combined end to end with tickets issued on other fare bases, provided:
(1) a ticket issued under this rule shall be separate from any ticket issued on any other fare basis.
(2) travel must be via the point(s) over which such tickets are combined.

(F) DISCOUNTS AND RULES NOT APPLICABLE
The following rules will not apply to Discount Coupons or Special Incentive Fares
Rule 115(B) - Children's Fares
Rule 275 - Passenger Occupying Two Seats
Rule 285 - Free and Reduced Transportation for Tour Conductors
Rule 290 - Tour Conductors
Rules 310, 315 - Passenger Sales Agents
Rule 395 - Rerouting - when allowed

For explanation of abbreviations, reference marks and symbols used but unexplained herein, see Pages 7-10.

ISSUED JUNE 4, 1979 | EFFECTIVE AUGUST 3, 1979

(Printed in U.S.A.) CORRECTION NO. 3861

En ce qui a trait à une demande d'Air Canada portant sur la révision de la décision n° 5863 du Comité des transports aériens

Répertorié: Re Révision de la décision n° 5863

Comité de révision: J.A.D. Magee (président intérimaire), Y. Dubé et J.F. Walter.

Date de la décision: le 6 juillet 1979
Dossier n°: 35-4-16

Transport aérien - Pratique et procédure - Assemblée à caractère non officiel proposée par le C.T.A. dans le but de recevoir des commentaires - Compétence du Comité de révision d'ordonner un changement de procédure - Si cette procédure ne produirait que des résultats inutiles ou dépourvus de sens.

Le Comite des transports aériens (C.T.A.) avait donné avis a toutes les parties intéressées et au grand public de son intention de tenir une assemblée publique à caractère non officiel. Le but de cette assemblée était d'entendre des commentaires au sujet de certaines modifications possibles au Règlement sur les transporteurs aériens *concernant les vols nolisés. Air Canada, appuyée par l'Association des consommateurs du Canada, a déposé une requête auprès du Comité de révision dans le but d'obtenir une audience publique au lieu d'une assemblée publique.*

Décision: *Le Comité de révision (C.R.) entretient des "réserves" quant à sa compétence de modifier la procédure que se propose de suivre le C.T.A. Selon le C.R., cette assemblée ne présuppose pas l'exercice d'un pouvoir judiciaire ou quasi-judiciaire, ni ne présuppose que le Comité des transports aériens soit appelé à trancher des problèmes; il s'agit d'une procédure purement administrative et consultative qui ne touche en rien aux droits de quiconque. Seule la Commission canadienne des transports peut formuler des décisions finales. Indépendamment de la question de compétence, le Comité de révision n'a aucune raison de croire que l'assemblée à caractère non officiel proposée entrainerait nécessairement des conclusions inutiles ou dépourvues de sens.*

Décisions et ordonnances citées

Décision du C.T.A. n° 5863, datée du 22 juin 1979

In the matter of an application by Air Canada for review of Air Transport Committee Decision 5863

Indexed as: Re Review of Decision No. 5863

Review Committee: J.A.D. Magee (Acting Chairman), Y. Dubé and J.F. Walter.

Date of Decision: July 6, 1979
File No.: 35-4-16

Air Transport - Practice and procedure - A.T.C.'s proposed informal meeting format to receive representations - Jurisdiction of Review Committee to order change - Whether format would yield meaningless or useless results.

The Air Transport Committee (A.T.C.) announced to all interested parties and to the general public its intention to hold an informal public meeting to receive representations concerning certain possible amendments to the Air Carrier Regulations *dealing with charter flights. Air Canada, supported by the Consumers' Association of Canada, applied to the Review Committee to substitute a formal hearing for the public meeting.*

Decision: *The Review Committee "doubts" it has jurisdiction to alter the A.T.C.'s proposed format since the meeting in question is neither judicial, quasi-judicial, nor determinative in character; it is purely administrative, seeking advice and not affecting anyone's rights. Final decisions rest with the Canadian Transport Commission as a whole. Regardless of the jurisdictional question, the Review Committee can find no grounds for believing that the informal procedure proposed would necessarily yield meaningless or useless results.*

Decisions and Orders referred to

A.T.C. Decision No. 5863, dated June 22, 1979

Lois citées

Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, chap. A-3, art. 14
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 63

Règlements cités

Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3, en général

Règles citées

Règles générales de la C.C.T., C.R.C. 1978, règle n° 260(2)

Statutes referred to

Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3, s. 14

National Transportation Act, R.S.C., 1970, c. N-17, s. 63

Regulations referred to

Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3, in general

Rules referred to

General Rules of the C.T.C., C.R.C. 1978, Rule No. 260(2)

DÉCISION

Tard dans l'après-midi du vendredi 6 juillet 1979, une décision du Comité de révision a été envoyée par télex à un certain nombre de personnes figurant à son dossier et à celui du Comité des transports aériens. Voici le texte de cette décision:

> Le Comité de révision de la Commission canadienne des transports a examiné une demande d'Air Canada en vue de faire de l'assemblée publique proposée par le Comité des transports aériens, le 9 juillet 1979, une audience publique où les témoignages seraient reçus sous serment et pourraient faire l'objet de contre-interrogatoires en ce qui a trait aux changements préconisés au *Règlement sur les transporteurs aériens*. Cependant, le Comité de révision n'estime pas nécessaire de rendre une décision sur cette question, étant donné que même s'il était habilité à le faire, rien de ce qui a été dit au Comité ne le persuade que des preuves ont été avancées voulant qu'il ne serait pas dans l'intérêt public de tenir cette assemblée publique. En conséquence, l'assemblée publique du Comité des transports aériens se tiendra à l'heure et à l'endroit prévus, en la ville d'Ottawa, le lundi 9 juillet. Les motifs de la décision du Comité de révision suivent.

DECISION

Late in the afternoon of Friday, July 6, 1979, a decision of the Review Committee was dispatched by telex to a number of persons of record in its file and in the file of the Air Transport Committee. The text of this telexed decision is as follows:

> The Review Committee of the Canadian Transport Commission has considered Air Canada's application for review seeking a change of the Air Transport Committee's proposed public meeting of July 9, 1979 to a formal public hearing at which evidence would be received under oath and subject to cross-examination in the matter of proposed changes to the *Air Carrier Regulations*. The Review Committee has grave doubt as to its power to order a procedural change of this kind on the part of the Air Transport Committee or any other modal Committee of the Commission. However, the Review Committee finds it unnecessary to rule on that point since, even if possessed of such power, nothing that has been said to the Committee persuades it that any grounds have been advanced that would make it undesirable in the public interest to proceed with the public meeting. In consequence the Air Transport Committee's public meeting will be held at the scheduled time and place in the City of Ottawa on Monday, July 9. Reasons for the Review Committee's decision will issue.

Nos motifs font état des événements qui nous ont amenés à rendre notre décision, de telle sorte que les questions dont nous avons été saisi soient clairement comprises.

Le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports a prévu une assemblée publique à Ottawa, le 9 juillet 1979, "en vue d'entendre les commentaires finaux quant à savoir si le Comité des transports aériens devrait ou non recommander à la Commission de modifier le *Reglement sur les transporteurs aériens* afin de refléter les points" dont le Comité a été saisi. Le Comité a officiellement annoncé cette assemblée publique dans la Gazette du Canada. Les points à examiner figurent dans un document diffusé, au nom du Comité, par son secrétaire, M. W.V. Taillon, document qui a été joint à l'Avis de convocation signé par le secrétaire, en date du 15 mai 1979.

Les points mentionnés portent sur différentes questions se rapportant aux vols nolisés, questions qui touchent de très près l'évolution actuelle et future de l'industrie des transports aériens, de même que les usagers des services de transport aérien.

Dans une lettre datée du 4 juin 1979, l'Association des consommateurs du Canada a demandé au Comité des transports aériens de modifier la nature de la réunion que ce dernier avait prévue pour ses délibérations du 9 juillet. Au lieu de l'assemblée publique prévue, l'Association des consommateurs demandait que soit tenue une audience publique où les témoignages seraient entendus de vive voix, sous serment. Le Comité des transports aériens a répondu à cette demande en circulant cette lettre à toutes les personnes qui, à sa connaissance, avaient manifesté le désir d'assister à l'assemblée publique et d'y faire des commentaires. Ce faisant, le Comité demandait que les intéressés se prononcent sur la demande de l'Association des consommateurs. La demande de l'Association des consommateurs n'a reçu aucun appui de la part des personnes inscrites ayant répondu au Comité des transports aériens dans les délais impartis pour recevoir leurs réponses.

À sa réunion du 7 juin 1979, le Comité des transports aériens a examiné la demande de l'Association des consommateurs du Canada, de même que les réponses de ceux qui avaient manifesté leur intention de commenter les

Our reasons include reference to events that led up to our decision so that the issues before us may be clearly understood.

The Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission scheduled a public meeting in Ottawa on Monday, July 9, 1979, "to receive final representations as to why the Committee should or should not recommend to the Commission that the *Air Carrier Regulations* be amended to reflect the principles" under consideration by the Committee. The Committee gave public notice of this meeting in the Canada Gazette. The principles under consideration were made available in a document circulated on the Committee's behalf by its Secretary, Mr. W.V. Taillon, this document being an attachment to a "Notice of Public Meeting" over the Secretary's signature and dated May 15, 1979.

The principles referred to concerned a number of matters having to do with charter flights, all of them of great significance to current and future development of the air transport industry and to the users of air transport services.

By letter of June 4, 1979, the Consumers' Association of Canada filed with the Air Transport Committee an application to change the nature of the forum projected by the Air Transport Committee for its July 9 proceedings. Instead of a public meeting as planned, the Consumers' Association sought a formal public hearing at which evidence would be taken viva voce under oath. The Air Transport Committee responded to this application by circulating it to all those of record who had indicated that they were desirous of attending and making submissions at the public meeting. The Committee, in doing this, sought the views of those concerned on the application of the Consumers' Association. The application of the Consumers' Association found no support from those listed who responded to the Air Transport Committee within the time prescribed for those responses.

At a meeting of the Air Transport Committee held on June 7, 1979, that Committee had before it the application of the Consumers' Association of Canada and the responses to it of others who had indicated their intent to state their

points à l'ordre du jour de la réunion du 9 juillet. L'Association des consommateurs du Canada n'est pas parvenue à convaincre la majorité des commissaires du Comité des transports aériens, d'où le rejet de sa demande de transformer l'assemblée publique en audience publique, à caractère officiel.

Dans un télex daté du vendredi 29 juin, Air Canada a demandé au secrétaire du Comité des transports aériens de reconsidérer la décision prise par ledit Comité relativement à la demande de l'Association des consommateurs du Canada. Dans sa première réponse à la demande de l'ACC -- soit lorsque le Comité des transports aériens a été saisi de la demande de l'ACC voulant que l'assemblée publique devienne une audience publique -- Air Canada a soutenu que le Comité devait tenir l'assemblée publique, ainsi qu'il l'avait prévu. Dans sa demande de révision, Air Canada a toutefois reconnu avoir changé d'avis. Air Canada insistait maintenant pour que le Comité des transports aériens examine, lors d'une audience publique officielle, les questions dont il avait été saisi.

D'après son télex du 27 juin, Air Canada a présenté sa demande à la suite du témoignage de Wardair à l'audience du Comité des transports aériens consacrée au regroupement de Wardair et d'ABC, audience que le Comité a tenue, à Ottawa, le 25 juin 1979. Selon Air Canada, ce témoignage faisait ressortir:

> ...que si les changements préconisés au Règlement n'étaient pas adoptés, Wardair se trouverait dans l'obligation d'envisager sérieusement la suspension de ses activités à la fin du troisième trimestre de cette année.
>
> Selon Air Canada, cette preuve ajoute une nouvelle dimension essentielle à l'audience du 9 juillet.

Le télex d'Air Canada se poursuivait comme suit:

> En bref, le Comité doit non seulement examiner l'opportunité d'apporter certains changements au Règlement, mais aussi rendre une décision susceptible d'avoir une incidence directe et immédiate sur la structure de l'industrie canadienne de l'aviation.

views on the matters listed for discussion at the meeting of July 9. The Consumers' Association of Canada failed to convince a majority of the Air Commissioners and, in consequence, their application for a change from a public meeting to a formal public hearing failed. The Air Transport Committee continued to set in motion all of the necessary arrangements for the public meeting.

Air Canada, by telex of Friday, June 29, filed with the Secretary of the Air Transport Committee an application for review of the Air Transport Committee's decision on the application of the Consumers' Association of Canada. Air Canada, when it originally responded to the CAC application -- that is, when the CAC application, for change from public meeting to public hearing was before the Air Transport Committee -- submitted the company's opposition to the public hearing process. Air Canada contended that the Committee ought to proceed by way of its projected public meeting. But, in its application for review, Air Canada recorded its change of mind. It now urged that the Air Transport Committee proceed with consideration of the matters at hand by way of formal public hearing.

Air Canada's application was prompted, according to its June 29 telex, by Wardair's evidence at the Air Transport Committee's hearing on Wardair's ABC consolidations -- the hearing of the Committee held in Ottawa on June 25, 1979. This was the evidence, according to Air Canada, that indicated

> ...that Wardair would be obliged to give serious consideration to suspending operations at the end of the third quarter of this year if the proposed rule changes are not put into effect.
>
> In the submission of Air Canada this evidence adds a fundamental new dimension to the hearings of July 9th.

The Air Canada telex continued:

> In brief the Committee must now consider not only whether certain rule changes are appropriate but is faced as well with a decision which may have a direct and immediate impact on the structure of the Canadian aviation industry.

Dans pareilles circonstances, Air Canada demande par les présentes au Comité des transports aériens d'examiner et de reconsidérer la demande initiale de l'ACC, dans la mesure où elle touche l'audition de témoignages sous serment, avec contre-interrogatoires. De l'avis d'Air Canada, il est dans l'intérêt même du public d'adopter cette procédure.

In these circumstances Air Canada hereby applies to the Air Transport Committee for a review and reconsideration of the original application of CAC insofar as it relates to hearing evidence under oath and subject to cross examination. In the submission of Air Canada it is now imperative in the public interest that such procedures be adopted.

L'article 63 de la *Loi nationale sur les transports* donne à la Commission l'autorisation suivante:

Section 63 of the *National Transportation Act* authorizes the Commission as follows:

La Commission peut réviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision.

The Commission may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may re-hear any application before deciding it

Bien que chaque comité modal - transports aériens, transports par chemin de fer, transports par eau, transports par véhicule à moteur, politique en matière de transport international, transports par pipe-line de denrées - puisse de son propre chef réviser ses ordonnances ou décisions, c'est au Comité de révision qu'il revient de considérer les demandes de révision, aux termes des *Règles générales de la Commission*. Sur le plan de la procédure, le Comité de révision doit d'abord déterminer si l'ordonnance ou la décision peut être réexaminée. Si un comité modal change d'avis à la suite de faits nouveaux et pertinents, la demande pourrait alors être réexaminée. Le Comité de révision réexaminera une décision s'il estime qu'un comité modal s'est trompé dans l'application de la loi, en ce qui a trait aux faits qui lui ont été soumis, s'il a enfreint les règles de la justice naturelle ou si une importante question de principe est en cause.

Although each modal Committee -- air, rail, motor vehicle transport, water, commodity pipelines -- may, of its own motion, review its orders or decisions, it is the Review Committee, under the *Commission's General Rules*, that deals with an application for review. As to procedure, the Review Committee must first determine whether the order or decision is one that is reviewable. If new and relevant facts have arisen that might well have caused a modal Committee to decide differently than it did decide, an application would be considered reviewable. The Review Committee will review a decision if it considers that a modal Committee erred in its application of the law or in respect of the facts before it; or if it is shown that the modal Committee breached the rules of natual justice; or if there is an important matter of principle at stake.

C'est dans ce contexte que nous nous penchons sur la requête en révision d'Air Canada.

It is in this context that we address ourselves to Air Canada's application for review.

En raison du week-end du Jour de Canada, il nous restait quatre jours ouvrables pour examiner la demande d'Air Canada et rendre une décision -- ou alors, demander au Comité des transports aériens de nous accorder plus de temps en reportant ses délibérations publiques du 9 juillet, ce qui n'aurait pas été sans considérablement incommoder de nombreux intéressés. Avec quatre jours au moins pour répondre à la demande d'Air Canada qui nous avait été soumise

Because of the Canada Day holiday weekend, we had four working days to consider and dispose of Air Canada's application -- either that or ask the Air Transport Committee to give us more time by postponing its July 9 public proceedings, with considerable inconvenience to many of those concerned. Allowing at least four days for response to Air Canada's application brought us to the afternoon of the last working day -- Friday, July 6 -- before the Air Transport

dans l'après-midi du dernier jour ouvrable, nous arrivions à l'après-midi du dernier jour ouvrable -- soit le vendredi 6 juillet -- avant que ne se tienne l'assemblée publique du Comité des transports aériens, le lundi 9 juillet. En acceptant de travailler durant la période de quatre jours dont nous disposions, nous avons, par nécessité, considérablement écourté le délai de 30 jours que nous accordons généralement pour répondre aux demandes de révision, après qu'elles aient été circulées.

Vu les circonstances, le Comité de révision a prié son secrétaire, M. D.W. Foley, d'envoyer un télex aux intéressés, y compris ceux qui avaient manifesté le désir d'assister à la réunion du 9 juillet du Comité des transports aériens. Ce télex, envoyé le 4 juillet, avait pour objet d'attirer l'attention de tous sur la teneur *in-extenso* de la demande d'Air Canada. Le cas échéant, la réponse devait parvenir au Comité de révision, par télex ou en personne, au plus tard à 12 h, heure d'Ottawa, le vendredi 6 juillet. Nous remercions les intéressés d'avoir visiblement accepté ce délai imposé pour leur réponse.

Dans les délais prescrits -- 6 juillet, à 12 h -- le Comité de révision avait reçu les commentaires de Wardair, de la Chambre de commerce d'Edmonton, de CP Air, de Suntours Ltd. et de British Airways. Ensuite, au début de l'après-midi du 6 juillet, le Comité a reçu les commentaires de l'Association des consommateurs du Canada. L'Alliance des associations de voyage du Canada, qui avait reçu d'Air Canada un télex précisant la position d'Air Canada quant à la formule choisie pour les délibérations publiques du Comité des transports aériens, a communiqué ses vues au Comité dans une lettre datée du 3 juillet 1979. Cette lettre nous a été transmise par le Comité des transports aériens et le Comité de révision en a été saisi à sa réunion qui a commencé le vendredi 6 juillet, à midi.

Selon Wardair, le Comité des transports aériens avait reçu, pendant cinq ans, de nombreux commentaires et demandes émanant des transporteurs aériens, dont Wardair et, pendant cette période de cinq ans, "toutes les parties intéressées, non seulement la compagnie aérienne mais aussi les organisateurs de voyage et le secteur public avaient amplement eu le temps de faire connaître leur position au CTA". Selon Wardair également, "le Comité des transports aériens a

Committee's public meeting of Monday, July 9. In electing to work within the four-day time constraint we have, of necessity, severely abridged the period of 30 days which we normally allow for response to applications for review after they are circulated.

In this particular situation, those of record, including those who had registered their desire to attend the Air Transport Committee's July 9 meeting, were telexed, at the direction of the Review Committee, by the Committee's Secretary, Mr. D.W. Foley, on Wednesday, July 4, for the purpose of bringing to the attention of each the verbatim content of the Air Canada application. The response, if any, was to be in the Review Committee's hands by telex or personal delivery not later than 12 noon Ottawa time, Friday, July 6. We express to those concerned our appreciation for their apparent acceptance of this time limitation upon their response.

By the deadline prescribed -- 12 noon, July 6 -- the Review Committee had received the views of Wardair, the Edmonton Chamber of Commerce, CP Air, Suntours Ltd., and British Airways. Subsequently, in the early afternoon of July 6 we received the views of the Consumers' Association of Canada. The Alliance of Canadian Travel Associations, having received from Air Canada a telex as to its (Air Canada's) position on the format of the July 9 public proceedings of the Air Transport Committee, submitted its views to the Committee by letter of July 3, 1979. This letter was sent to us by the Air Transport Committee and was before the Review Committee for its consideration at its meeting that began at 12 noon, Friday, July 6.

Wardair submitted that the Air Transport Committee had received, over a five year period, numerous representations, comments and requests by air carriers, including Wardair, and that throughout that five year period "all interested parties, not only from the airline and tour operator industries but also from the public sector, have had ample opportunity to make their position known to A.T.C.". Wardair submitted "that the Air Transport Committee is ful-

tout à fait le droit de recommander les changements préconisés au *Règlement sur les transporteurs aériens* sans donner de préavis, ni tenir de réunions ou auditions".

Quant au témoignage fourni au nom de Wardair à l'audience du Comité des transports aériens à Ottawa, le 25 juin 1979 (témoignage qui a amené Air Canada à présenter une demande de révision en vue de la tenue d'une audience publique le 9 juillet 1979), Wardair a soutenu n'avoir rien dit de nouveau. L'éventualité d'un arrêt des activités de Wardair avait, pour la première fois, été rendue publique il y a six semaines "et, depuis lors, cette position de Wardair a été confirmée à maintes reprises".

Wardair a déclaré que malgré le fait qu'elle était au courant de l'urgence de la situation qui était celle de Wardair depuis six semaines, "Air Canada a jugé bon de retarder cette demande jusqu'à ce qu'il ne reste plus que quatre jours ouvrables avant l'ouverture de l'assemblée publique, le 9 juillet".

Selon Wardair:

> Il n'est tout simplement ni équitable ni pratique de demander aux nombreux participants de modifier leurs priorités en ce moment.

Selon Wardair, la demande d'Air Canada devrait être rejetée. Dans un télex en date du 5 juillet, la Chambre de commerce d'Edmonton a souscrit à "la position actuelle du Comité des transports aériens visant à tenir une assemblée publique en vue d'examiner la réglementation aérienne". Elle a demandé que l'on maintienne cette formule pour les délibérations du Comité du 9 juillet.

CP Air a déclaré avoir préparé ses commentaires pour une assemblée publique, conformément à l'avis de convocation initial envoyé pour la réunion du 9 juillet et qu'il s'opposait "à toute modification de la procédure à suivre pour la réunion proposée".

Suntours a soutenu qu'il ne serait pas garanti que tous les faits et toutes les circonstances se rapportant à ces questions pourraient être portés à l'attention du Comité des transports aériens et à celle du public, à moins que le Comité des transports aériens ne tienne une ré-

ly entitled to recommend the proposed changes to the *Air Carrier Regulations* without any requirements for further notice, meeting or hearing of any kind whatsoever".

As for the evidence given on behalf of Wardair at the Air Transport Committee's hearing in Ottawa on July 25, 1979 (the evidence that led to Air Canada's review application seeking a formal public hearing on July 9, 1979), Wardair contended that it has said nothing new. The possibility of the suspension of Wardair's operations had first been made public six weeks ago and "since that time that position of Wardair has been repeated on numerous occasions".

Wardair said that despite knowledge of the urgency of Wardair's operating situation for the past six weeks, "Air Canada has seen fit to delay this request until such time as there are only four working days remaining before the opening of the public meeting on July 9th".

Wardair contended:

> It is simply unfair and impractical to suggest that the numerous participants should change their focus at this time.

Wardair submitted that the application of Air Canada should be denied. By telex of July 5, the Edmonton Chamber of Commerce supported the Air Transport Committee's "present position of a public meeting to review air regulations". It asked that this format of the Committee's July 9 proceedings be continued.

CP Air stated that it had prepared its submissions and representations for an open meeting in accordance with the original notice respecting the meeting on July 9 "and opposes any change in the procedures to be used in the proposed meeting".

Suntours submitted that unless the Air Transport Committee held a formal meeting in regard to the matters set out in its notice of May 15 there would be no assurance that all of the relevant facts and circumstances relating to these matters would be available both to the Air

union officielle pour traiter des questions mentionnées dans son Avis de convocation du 15 mai. Selon Suntours, cette garantie était essentielle, compte tenu des facteurs en cause. Aussi Suntours a-t-il appuyé la demande de révision d'Air Canada.

British Airways a déclaré souscrire à la demande de révision d'Air Canada portant sur la tenue d'une audience officielle.

Se rapportant à la demande d'Air Canada, l'ACTA a dit "reconnaître les préoccupations qui semblent la motiver". Nombre de ces préoccupations avaient été exprimées dans ses commentaires initiaux au Comité des transports aériens, le 4 juin (commentaires relatifs à la demande initiale de l'Association des consommateurs du Canada)

L'ACTA a déclaré:

> En général, l'ACTA se dit inquiète à moins que les questions primordiales ne soient réglées à une audience publique.

L'ACTA était cependant disposée à participer à une assemblée publique ou à une audience officielle. Elle se fiait à la sagesse du Comité des transports aériens "pour choisir la formule qui réponde le mieux aux intérêts de l'industrie et du secteur privé".

L'Association des consommateurs du Canada, ayant son siège à Ottawa, s'est prononcée sur la demande de révision d'Air Canada dans un télex en date du vendredi 6 juin 1979. Les indications figurant sur ce télex révèlent qu'il a été envoyé le 6 juillet à 9 h 12, heure normale de l'est. Les commissaires du Comité de révision ne l'avaient toujours pas reçu le 6 juillet à midi, heure à laquelle, étant donné l'échéance fixée pour les réponses, nous avons commencé notre réunion pour décider de la suite à donner à la demande de révision d'Air Canada. À 13 h 15 environ, le vendredi 6 juillet, nous avions pris une décision quant à la demande de révision d'Air Canada, compte tenu, bien entendu, des commentaires soumis par l'ACC dans sa demande initiale du 4 juin au Comité des transports aériens, commentaires sur lesquels Air Canada s'est fondée pour présenter sa demande de révision. Le télex de l'ACC est parvenu au Comité de révision aux alentours de 13 h 30, lors de sa réunion du vendredi 6 juillet, et le Comité

Transport Committee and to the public. In the view of Suntours such an assurance was vital having regard to the issues at stake. Suntours therefore supported the application for review by Air Canada.

British Airways stated that it supported the Air Canada review application seeking a formal hearing.

Referring to the Air Canada application, ACTA said that it "recognizes the concerns which appear to underlie it". Many of these concerns had been expressed in ACTA's original submission to the Air Transport Committee on June 4 (commenting on the original application of the Consumers' Association of Canada).

ACTA stated:

> In general, ACTA is concerned lest matters of weighty significance be decided on the basis of a Public Meeting.

But ACTA was prepared to participate in either a public meeting or a formal hearing. It relied on the wisdom of the Air Transport Committee "to determine which format best serves the interests of the industry and the public".

The Consumers' Association of Canada, whose head office is in the City of Ottawa, submitted its views on Air Canada's application for review by CAC telex dated Friday, June 6, 1979. This telex indicates that it was sent "JUL 06 0912 EST". It was not in the hands of the Review Committee Commissioners at 12 noon on July 6, at which time, having regard for our deadline for responses, we began our meeting to decide what should be the disposition of the Air Canada review application. At approximately 1:15 p.m. on Friday the 6th of July we had reached a decision on the Air Canada application, having regard, of course for the submission of CAC in its original June 4 application to the Air Transport Committee, this CAC submission being the basis of the Air Canada application for review. The CAC telex to the Review Committee came into our possession at approximately 1:30 p.m. at our meeting of Friday July 6. It received careful consideration by the Review Committee. We then directed the Secretary of

l'a attentivement examiné. Le Comité a alors demandé à son secrétaire d'envoyer ce télex à tous les intéressés, télex qui semble être à la base des raisons ayant motivé la décision.

Nous estimons opportun de reproduire intégralement le texte du télex que l'Association des consommateurs du Canada a fait parvenir au Comité de révision et que nous avons examiné au début de l'après-midi du 6 juillet:

> Objet: *Décision du Comité des transports aériens numéro 5863* et audition du 9 juillet. L'Association des consommateurs du Canada demande au Comité de révision d'examiner tout d'abord la *décision n° 5863* et, ensuite, de rescinder, changer ou modifier ladite décision, conformément à la demande initiale de l'ACC. À cet égard, l'ACC appuie la demande qu'Air Canada a faite dans son télex du 29 juin. L'ACC estime que ladite décision est fondée sur une erreur de droit et qu'elle enfreint les règles de la justice naturelle de même que le principe voulant que la procédure suivie aux audiences publiques assure la participation constructive de toutes les parties.

La question qui se pose à notre esprit, à savoir si nous sommes habilités à ordonner un changement de procédure du type recherché par Air Canada et endossé par l'Association des consommateurs du Canada, découle de la nature de la fonction du Comité des transports aériens en ce qui a trait aux modifications que ce Comité estime opportun d'apporter au Règlement. Le Comité tiendrait une assemblée publique pour solliciter les commentaires de tous les intéressés. Mais que se passerait-il ensuite?

Dans ce contexte, le Comité des transports aériens ne joue qu'un rôle purement administratif. Ce rôle se rapporte à la réglementation visée par l'article 14 de la *Loi sur l'aéronautique*. Il s'agit d'un pouvoir législatif que seule la Commission peut exercer par le biais de tous ses membres, conformément à la Règle 260(2) des *Règles générales de la Commission*. À cet égard, il serait anormal que tous les comités modaux de la Commission -- transports aériens, transports par chemin de fer, transports par véhicule à moteur, transports par eau et transports par pipeline de denrées -- ne soient pas traités sur le même pied. Or, ils le sont -- puisque tous sont, tel que précisé, soumis à la Règle 260(2). Donc,

the Review Committee to send to all parties the telex that appears at the beginning of these reasons for decision.

We think it best to quote in its entirety the text of the telex from the Consumers' Association of Canada to the Review Committee to which we have referred and which we considered early in the afternoon of July 6:

> Re *Air Transport Committee Decision number 5863* and July 9 hearing. The Consumers' Association of Canada requests that the Review Committee first review *Decision 5863* and second rescind, change, alter or vary the decision in accordance with CAC's original application. In this respect CAC supports Air Canada's telex application of June 29. CAC submits that the said decision is based on an error of law and is in breach of the rules of natural justice as well as the principle that procedure at public hearings must ensure meaningful participation by all parties.

The question in our mind as to our power to order a procedural change of the kind sought by Air Canada, supported by the Consumers' Association of Canada, arises because of the nature of the function of the Air Transport Committee in relation to regulatory changes that that Committee may conclude are desirable. The Committee would hold a public meeting to seek the views of all concerned. But what then?

The function of the Air Transport Committee, in this context, is purely administrative in nature. It is a function relating to proposed rule or regulation making under Section 14 of the *Aeronautics Act*. This is a legislative power that under Rule 260(2) of the *Commission's General Rules* the Commission as a whole alone may exercise. In that regard, it would be unnatural if all of the Commission's modal Committees -- air, rail, motor vehicle transport, water and commodity pipeline -- were not treated alike. And they are treated alike -- all, as indicated, are bound by Rule 260(2). Thus it is only the Commission as a whole that can act decisively in respect of the matters to be addressed at the Air

seule la Commission dans son ensemble peut jouer un rôle décisif dans les questions devant être examinées à l'assemblée publique du Comité des transports aériens.

Le Comité des transports aériens peut apporter ou proposer des changements au Règlement de la nature de ceux qui sont actuellement pris en considération. Il ne peut toutefois pas statuer. Il entre dans le mandat du Comité des transports aériens de prendre certaines initiatives et de les présenter sous une forme qui permettra à la Commission de les prendre en considération. C'est là le seul aspect, et le seul, qui soit sous-entendu dans le processus consultatif du Comité des transports aériens en ce qui a trait à sa réunion du 9 juillet.

De fait, le Comité des transports aériens a lui-même très clairement établi les paramètres de la tâche qu'il entreprend. Son "Avis de convocation", dont nous avons déjà parlé ci-haut, précise qu'à compter de 10 h du matin, le 9 juillet 1979,

> il entendra les commentaires finaux quant à savoir si le Comité des transports aériens devrait ou non recommander à la Commission de modifier le *Règlement sur les transporteurs aériens* afin de refléter les points contenus dans le document annexé.

En bref, ce que le Comité des transports aériens se propose de faire en recevant ce qu'il désigne par "commentaires finaux", ne présuppose pas l'exercice d'un pouvoir juridique ou quasi juridique. Le Comité des transports aériens ne doit ni arbitrer, ni trancher des problèmes, cette fonction étant assumée par la Commission dans son ensemble.

Voici maintenant le coeur du problème en ce qui a trait à la juridiction du Comité de révision. On nous a demandé de revoir une décision de procédure du Comité des transports aériens, décision qui ne touche pas les pouvoirs de décision ou de résolution du Comité des transports aériens. En effet, cette décision ne touche que le rôle consultatif ou le rôle de recommandation que le Comité des transports aériens jouerait lorsque la Commission dans son ensemble est saisie de propositions visant à apporter des changements au *Règlement*. Aux termes de l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*, le Comité de révision est-il habilité à revoir, sur

Transport Committee's public meeting.

The Air Transport Committee can initiate, it can propose, in regard to such regulatory changes as are now under consideration. But it cannot dispose. It is a part of the Air Transport Committee's mandate to set such things in motion and to bring them to the state that will assist the Commission's considerations of them. That, and no more than that, is all that is implied in the consultative process of the Air Transport Committee in respect to its meeting of July 9.

Indeed, the Air Transport Committee itself has made the parameter of the task it is undertaking abundantly clear. Its "Notice of Public Meeting" already referred to says that beginning at 10 a.m. on July 9, 1979, it will

> receive final representations as to why the Air Transport Committee should or should not recommend to the Canadian Transport Commission that the *Air Carrier Regulations* be amended to reflect the principles embodied in the attached document.

In short, what the Air Transport Committee proposes to do in receiving what it refers to as "final representations" does not involve the exercise of any judicial or quasi-judicial function. There is no adjudication or determination of issues to be made by the Air Transport Committee, that function being one discharged by the Commission as a whole.

Here then is the nub of the problem in respect of the Review Committee's jurisdiction. We are asked to review an Air Transport Committee procedural decision that affects no adjudicative or determinative responsibility of the Air Committee. Indeed, it affects no more than the advisory or recommending role that Air Transport Committee would play when the Commission as a whole considers proposals for regulatory changes. Has the Review Committee, under Section 63 of the *National Transportation Act*, the power to review, upon application, a modal Committee's decision that is neither judicial nor quasi-judicial in nature? We have expressed in

demande, une décision du Comité modal qui ne revêt pas de caractère juiridique ou quasi juridique? Dans notre décision envoyée par télex, nous avons fortement mis en doute le fait que nous jouissions d'un tel pouvoir.

Après avoir exprimé, dans notre décision envoyée par télex, nos réserves quant à notre pouvoir de modifier la procédure demandée par Air Canada en ce qui a trait à l'audience (réserves confirmées par le télex que le Comité de révision a, par la suite, reçu de l'Association des consommateurs du Canada) nous avons ajouté, dans notre télex:

> Cependant, le Comité de révision n'estime pas nécessaire de rendre une décision sur cette question, étant donné que même s'il était habilité à le faire, rien de ce qui a été dit au Comité ne le persuade que des preuves ont été avancées voulant qu'il ne serait pas dans l'intérêt public de tenir cette assemblée publique.

En toute équité à l'égard des parties intéressées, nous présentons les raisons qui nous ont amenés à cette conclusion.

Ce que le Comité des transports aériens compte faire, selon les termes employés par le secrétaire du Comité, qui a sans doute suivi des instructions, dans l'Avis de convocation du 15 mai, c'est procéder à des consultations officieuses:

> On prévoit transcrire le déroulement de l'assemblée, mais celle-ci ne revêtira aucun caractère officiel. Après l'ouverture de la réunion, il y aura exposés oraux (documentés ou non). Des questions ne pourront être posées qu'à l'égard des exposés et avant la clôture de l'assemblée, les participants pourront faire leurs derniers commentaires.

Quelles que soient nos préférences personnelles à titre de commissaires, c'est-à-dire que nous soyons en faveur d'une audience publique officielle ou d'une assemblée publique dépourvue de caractère officiel afin d'obtenir des suggestions en matière de réglementation et de lignes de conduite à suivre, nous n'avons pour le moment aucune raison de refuser la tenue d'une as-

our telexed decision our grave doubt that we have such power.

Having expressed in our telexed decision our doubt as to our power to bring about the change in hearing procedure sought by Air Canada (and supported in the telex the Review Committee subsequently received from the Consumers' Association of Canada) we went on to say in our telex:

> However, the Review Committee finds it unnecessary to rule on that point since, even if possessed of such power, nothing that has been said to the Committee persuades it that any grounds have been advanced that would make it undesirable in the public interest to proceed with the public meeting.

In fairness to the parties we submit our reasons for that conclusion.

What is contemplated by the Air Transport Committee, in the words which the Committee's Secretary, presumably by direction, used in the "Notice of Public Meeting" dated May 15, is informal consultation:

> It is intended that the proceedings at the public meeting will be recorded, but that the meeting will be conducted in as informal a manner as possible. After the opening of the meeting, oral representations will be invited (with or without supporting documentation). There will be opportunities for questioning for clarification only of representations, but before the termination of the meeting there will be an opportunity for final comment by participants.

Whatever our individual preferences as Commissioners as to formal public hearing vs. informal public meeting as a means of obtaining guidance on regulatory and legislative policy, we have no basis, at this time, on which we could reject the informal public meeting as ineffective or meaningless in the context of what the Air Transport Committee seeks to achieve. The

semblée publique à caractère non officiel du fait qu'elle serait inefficace ou dépourvue de sens dans l'optique de ce que le Comité des transports aériens recherche. Le Comité cherche à s'informer -- de façon décisive. La réaction du public au programme qu'il a adopté en vue de se renseigner de façon décisive est telle que, vers la fin de la semaine du 2 juillet, le Comité envisageait des locaux plus grands que la salle d'audience de la Commission, parce qu'il craignait de ne pas pouvoir recevoir tous ceux qui avaient manifesté leur intention d'y assister et d'y prendre la parole.

Committee seeks to inform itself -- with finality. The public response to the program it has adopted in order to inform itself with finality is such that the Committee, towards the end of the week of July 2, was considering larger quarters than the Commission's Court Room for fear of being unable to accommodate all those who have signified their intention to attend and speak.

Même au milieu d'une assemblée publique à caractère non officiel, il y a de grands freins et contrepoids qui peuvent détourner ou empêcher des commentaires trompeurs ou faux qui rendraient infructueuse, voire inutile, toute participation à cette réunion. Tout d'abord, il y a les membres du Comité, à savoir les Commissaires. De toute évidence, les commissaires du Comité des transports aériens ne souffrent pas de naïveté collective, de malaise mental, qui les rendraient particulièrement vulnérables à une erreur ou à un malentendu durant cette audience publique, simplement parce que ce qui leur est dit au cours d'une assemblée publique n'est pas assorti de témoignages sous serment, ni de contre-interrogatoires. Nous ne pensons pas un seul instant que les commissaires du Comité des transports aériens ne seront pas en mesure de traiter efficacement ce qu'ils entendront au cours de l'assemblée.

Even in the milieu of an informal public meeting there are strong checks and balances that tend to divert or deter misleading or untruthful submissions that would make participation in the meeting less than meaningful or of no use at all. First of all there are the Committee members -- the Commissioners. Surely the Air Commissioners do not suffer from some collective naiveté, some mental malaise, that, at this public meeting, will render them peculiarly vulnerable to error or misconception, merely because what is said to them in an open meeting is devoid of the formalities of oath or cross-examination. We do not think for a minute that the Air Commissioners are incapable of dealing effectively with what they will hear at the meeting.

Il y a aussi les experts du Comité des transports aériens - ces fonctionnaires dont nous entendons tant parler en ce moment. C'est à eux qu'il revient, le cas échéant, de renseigner les commissaires du Comité des transports aériens. D'après ce que nous savons des agents de notre personnel, ce sont des gens capables, des serviteurs attentifs du Comité auxquels on peut se fier pour s'acquitter efficacement des responsabilités qui leur incombent et qui, ce faisant, collaborent efficacement avec les commissaires du Comité des transports aériens.

Then there are the expert staff members of the Air Transport Committee - the public servants of whom we hear so much these days. It is their job to brief the Air Commissioners whenever necessary. From what we know of the officers on our air staff they are able, conscientious servants of the Committee who can be relied upon to discharge meaningful the responsibility that is theirs, thereby assisting in a meaningful way the Air Commissioners.

Il y a aussi le grand public -- ceux qui participent à cette assemblée. Ils ne se rendent pas chacun à la barre des témoins pour parler, chacun à leur tour, à mi-voix aux commissaires du Comité des transports aériens. Au contraire, tout ce que ces personnes diront sera dit en public et pourra donc être réfuté par le Comité,

Then, too, there are the members of the public -- the participants in this meeting. They do not separately go into a booth and speak in muffled tones unilaterally to the Air Commissioners. On the contrary, everything each person says will be out in the open and thus open to challenge not only from the bench but from the

mais aussi par les participants. Advenant qu'une personne s'adressant au Comité des transports aériens fasse une erreur ou s'égare, par inadvertance ou autrement, dans ses commentaires, s'ils fonctionnent bien, les rouages établis pour cette assemblée publique prévoient les freins et contrepoids propres à un débat public. D'après nous, cette procèdure salutaire devrait tout naturellement assurer la bonne marche de la réunion.

Mais qu'arrive-t-il si l'on prouve que le Comité de révision a fait erreur? Que se passe-t-il si le niveau des discussions à cette assemblée publique ne répond pas à notre attente et donne lieu à un procès-verbal trompeur ou truffé d'erreurs?

Tel que nous le voyons, la réponse se trouve dans la transcription du déroulement de l'assemblée -- "On prévoit transcrire le déroulement de l'assemblée..." précise l'Avis de convocation signé par le secrétaire du CTA. C'est là, à notre avis, une autre mesure de précaution qui devrait grandement favoriser l'intégrité des débats lors de cette assemblée. En temps et lieu, toutes les parties, dont Air Canada et l'Association des consommateurs du Canada, pourront se référer à ce procès-verbal. Quiconque estime sérieusement que ce procès-verbal est trompeur ou contient des erreurs, ou encore qu'un ou plusieurs points particuliers ne peuvent être corrigés qu'à une audience publique officielle, sous serment et lors dc contre-interrogatoires, peut s'en référer au Comité des transport aériens. Le Comité peut être amené à convoquer une audience publique officielle, où des témoins subiront des contre-interrogatoires sous serment pour trancher ces points litigieux.

Selon nous, on peut raisonnablement penser que peut-être 80 pour cent -- sinon plus, voir l'ensemble -- de ce qui se dit à cette assemblée publique ne donnerait aucun avantage supplémentaire au Comité des transports aériens ou à toute autre partie appelée à comparaître - l'Association des consommateurs du Canada et Air Canada y compris - si on suivait la procédure de la barre des témoins, du serment et des contre-interrogatoires. Ces formalités, si elles venaient coiffer la procédure annoncée, pourraient présenter comme inconvénient d'éloigner d'Ottawa nombre de participants ayant un faible budget, et ce, avant même qu'ils n'aient eu l'occasion de se faire entendre. C'est là un point qu'il ne faut

floor. Should any person speaking to the Air Comittee err or stray, inadvertently or otherwise, in his or her contentions, the mechanism established for this public meeting, if operating properly, provides the meaningful checks and balances that are inherent in open discussion. In our view, this salutary state of affairs is most likely to keep things on course at the meeting.

But what if the Review Committee is proven wrong? What if the standard of discussion at this public meeting falls short of our expectations and creates a misleading or flawed record of discussion?

The answer, as we see it, has its genesis in the record of the meeting -- "It is intended that the proceedings at the public meeting will be recorded..." states the "Notice of Public Meeting" over the A.T.C. Secretary's signature. This, in our view, is another protective provision that should do much to enhance integrity of discussion at the meeting. In due course, all parties, among them Air Canada and the Consumers' Association of Canada, will have access to this record. Anyone who seriously considers that the record is misleading or flawed, and further, that some particular aspect or aspects can be corrected only at a formal public hearing under oath and under cross- examination, can put that case to the Air Transport Committee for its consideration. The Committee can be asked to convene a formal public hearing, with witnesses subject to cross-examination under oath, to deal with these residual matters.

It is a reasonable assumption, in our view, that perhaps 80 percent -- maybe more, if not all -- of what is said at this public meeting would, if subject to the formalities of the witness box, the oath and cross-examination, achieve nothing of additional benefit either to the Air Committee or to any party appearing, the Consumers' Association and Air Canada included. What these formalities might do, in a negative way, if superimposed on the proceedings announced, is to drive away from Ottawa many of the lower-budget participants before they even had a chance to be heard. That is a point to be kept carefully in mind in a country of vast distances, inhabiting one of the largest land masses in the world, in

jamais perdre de vue dans un pays aussi vaste que le nôtre, ayant une des plus grandes superficies au monde et dans lequel un tribunal administratif convoque une dernière assemblée nationale, dans une ville, en vue "d'entendre les commentaires finaux du public".

Nous sommes conscients du fait que les mots "en vue d'entendre les commentaires finaux" peuvent être interprétés comme signifiant que le Comité des transports aériens n'envisagera pas la tenue d'une audience publique ultérieure sur un ou plusieurs aspects du procès-verbal de l'assemblée du 9 juillet. Toutefois, nous ne donnons pas cette interprétation aux mots utilisés par le Comité des transports aériens. "En vue d'entendre les commentaires finaux" porte sur le type d'assemblée publique que le Comité des transports aériens a choisi pour entendre les commentaires du public. Le Comité des transports aériens n'a pas dit que si, dans une certaine mesure, la procédure à caractère non officiel qu'il avait adopté échouait, il s'ensuivrait les mesures correctives qui s'imposent. Il n'a pas exclu la possibilité, après avoir consigné officiellement les "commentaires finaux", de tenir d'autres audiences publiques officielles qu'il estimerait nécessaires en vue de se préparer à l'examen, par la Commission, des questions en suspens en conformité de la règle 260(2) des *Règles générales*.

Nous en concluons, à ce stade-ci, que personne ne peut dire avec certitude que s'il tenait des audiences publiques officielles, le Comité des transports aériens atteindrait un résultat quelconque pour mener à bien les consultations entreprises par lui en vue de faire modifier le *Règlement sur les transporteurs aériens*.

C'est à la lumière de ce qui précède que nous en sommes arrivés à la conclusion qu'aucune preuve n'a été avancée nous portant à croire qu'il ne serait pas dans l'intérêt public de tenir l'assemblée publique convoquée par le Comité des transports aériens. En ce qui nous concerne, cette réunion se tiendra comme prévu, en la ville d'Ottawa, le lundi 9 juillet 1979.

which an administrative tribunal convenes one final national meeting, in one city, in order "to receive final representations" from the public.

We realize that the words "to receive final representations" may be construed as a foreclosure by the Air Transport Committee of consideration by it of a subsequent formal public hearing on some particular aspect or aspects of the July 9 record of public discussion. We do not construe the words used by the Air Transport Committee in that sense. "To receive final representations" refers to the public meeting process which the Air Transport Committee chose in order to hear the public. The Air Committee did not say that if, in some respect, the informal procedure it adopted failed it would eschew any necessary corrective action. It did not close the door to supplementing the official record of "final representations" with such formal public hearings as the Committee might deem necessary in order to prepare itself for the Commission's consideration of the matters at hand pursuant to Rule 260(2) of the *General Rules*.

At this stage we conclude that no one can state with certainty that formal public hearings by the Air Transport Committee would achieve any purpose whatever as a means of bringing to a conclusion that Committee's consultation on the *Air Carrier Regulations*.

It is in this light that we have concluded that no grounds have been advanced that would make it undesirable in the public interest to proceed with the public meeting convened by the Air Transport Committee. That meeting, as far as we are concerned, will proceed as scheduled in the City of Ottawa on Monday, July 9, 1979.

Relative à la requête présentée par Canadien Pacifique Limitée en révision de l'ordonnance n° R-27891 du Comité des transports par chemin de fer

Répertorié: Re Révision de l'ordonnance n° R-27891

Comité de révision: G. Roberge (président), D.H. Jones et J.B.G. Thomson.

Date de la décision: le 14 juin 1979
Dossier n°: 29560.11.2

Transport par chemin de fer - Pratique et procedure - Ordonnance du Comité des transports par chemin de fer visant le partage des coûts - Situation différente - Révision.

Le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) avait autorisé le Canadien Pacifique Limitée (CP) à reconstruire une superstructure afin d'accroître l'espace libre vertical assuré entre la surface de la route et la structure, à Oshawa. Le ministère des Transports de la province de l'Ontario (Ministère) devait payer 25 pour cent des frais et CP 75 pour cent. Toutes les parties intéressées avaient compris que le Ministère utiliserait les fonds du Programme d'aide au transport urbain (P.A.T.U.) pour financer 50 pour cent des frais. Le Ministère a subséquemment rayé le projet susmentionné de la liste des projets admissibles au P.A.T.U. CP a demandé au Comité de révision de modifier l'ordonnance en limitant sa contribution à 25 pour cent des frais.

Décision: *L'ordonnance du C.T.C.F. est révisable, la situation n'étant plus la même vu le retrait dudit projet de reconstruction de la liste des projets admissibles au P.A.T.U. Le Comité de révision en est venu à la conclusion que l'arrangement le plus équitable serait un partage égal des frais entre CP et le Ministère.*

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance du C.T.C.F. n° R-27891, datée du 6 novembre 1978

DÉCISION

L'*ordonnance n° R-27891* rendue le 6 novembre 1978 par le Comité des transports par chemin de fer (ci-après désigné C.T.C.F.) autorisait

In the matter of an application by Canadian Pacific Limited for review of Railway Transport Committee Order No. R-27891

Indexed as: Re Review of Order No. R-27891

Review Committee: G. Roberge (President), D.H. Jones and J.B.G. Thomson.

Decision released: June 14, 1979
File No.: 29560.11.2

Railway transport - Practice and procedure - Railway Transport Committee order for cost-sharing - Changed circumstances - Review.

The Railway Transport Committee (R.T.C.) authorized Canadian Pacific Ltd. (CP) to reconstruct a road-clearance superstructure in Oshawa. The Ontario Ministry of Transportation (Ministry) was to pay 25 percent of the cost while CP was to contribute the other 75 percent. All parties understood that the Ministry would allocate funds from its Urban Transportation Assistance Program (U.T.A.P.) to finance 50 percent of the construction. The Ministry subsequently withdrew the project from U.T.A.P. funding. CP applied for a review of the order limiting its share to 25 percent.

Decision: *The R.T.C. order is reviewable on the ground of changed circumstances, namely, the Ministry's withdrawal of the project from U.T.A.P. funding. The Review Committee concluded that a 50-50 sharing by CP and the Ministry would be equitable.*

Decisions and Orders referred to

R.T.C. Order No. R-27891, dated November 6, 1978

DECISION

By *Order No. R-27891* dated November 6, 1978, the Railway Transport Committee (hereinafter "R.T.C.") authorized Canadian Pacific

Canadien Pacifique Limitée (ci-après désigné CP) à reconstruire le passage inférieur permettant aux voies ferrées de CP de franchir la route n° 401 en élevant la superstructure, afin d'accroître l'espace libre vertical assuré entre la surface de la route et la structure, au point milliaire 0.68 de l'embranchement de General Motors à Oshawa (Ontario).

Dans l'article 3 de l'*ordonnance*, le C.T.C.F. ordonnait au ministère des Transports et des Communications de la province de l'Ontario (ci-après appelé le Ministère) de payer 25% des frais de reconstruction et à CP de verser le reste. Au moment de la délivrance de l'*ordonnance*, il a été compris par le C.T.C.F. et convenu entre le CP et le Ministère que ce dernier utiliserait les fonds du Programme d'aide au transport urbain (ci-après appelé P.A.T.U.) pour financer 50% des frais, de sorte que CP ne verse en fait que 25% des frais. Après la délivrance de l'ordonnance, le Ministère rayait de la liste des projets admissibles au P.A.T.U. le projet de reconstruction susmentionné, laissant donc CP dans l'obligation d'assumer 75% des frais plutôt que 25%. Cette mesure faisait suite à la décision du cabinet de l'Ontario de restreindre le P.A.T.U. aux projets municipaux de construction de croisements étagés.

Dans sa requête en révision de l'*ordonnance n° R-27891*, CP demandait au Comité de révision de modifier l'ordonnance en limitant sa contribution à 25% des frais. Le Ministère s'est opposé à l'agrément de la requête en révision, mais a déclaré être prêt à accepter un partage égal des coûts, c'est-à-dire que 50% soit assumé par chaque partie. Si cette répartition n'était pas acceptée, il y aurait lieu, à son avis, d'annuler l'*ordonnance* et donc de ne pas reconstruire la superstructure.

Après étude de l'affaire, le Comité de révision pense que l'*ordonnance* susmentionnée est révisable, la situation n'étant plus la même vu le retrait dudit projet de reconstruction de la liste des projets admissibles au P.A.T.U.

Limited (hereinafter "CP") to reconstruct the subway carrying the tracks of CP across and over Highway No. 401, by raising the superstructure in order to provide additional road clearance under the structure. The structure is located at mileage 0.68 General Motors Spur in the City of Oshawa, Ontario.

In Section 3 of its *Order*, the R.T.C. directed the Ministry of Transportation and Communications of the Province of Ontario (hereinafter "the Ministry") to pay 25% of the cost of reconstruction, and directed CP to pay the balance of the cost. At the time the *Order* issued, it was understood by the R.T.C. and agreed between CP and the Ministry that the Ministry would use funds from the Urban Transportation Assistance Program (hereinafter "U.T.A.P.") to finance 50% of the cost of construction, so that CP would in fact contribute only 25% of the cost of construction. Subsequent to issuance of the Order, the Ministry withdrew the reconstruction project in question from the list of projects eligible for funding out of the U.T.A.P. thus leaving CP with the obligation, in accordance with the *Order*, to bear 75% rather than 25% of the cost of reconstruction. The Ministry's decision to withdraw the project from the list of eligible projects for funding out of U.T.A.P. was made pursuant to a decision by the Ontario Cabinet to restrict the U.T.A.P. to municipal grade separation projects only.

CP has applied for a review of R.T.C. *Order No. R-27891*, and has asked the Review Committee to vary that Order by limiting CP's share of the costs to 25%. The Ministry has intervened against the application for review, but has indicated its willingness to share the cost of reconstruction on an equal basis with CP, (i.e. 50% of the cost to be borne by CP, and 50% of the cost to be borne by the Ministry). Failing such an apportionment of costs, the Ministry advocates that the *Order* should be rescinded altogether, and that there not be, therefore a raising of the superstructure.

The Review Committee has considered the matter and is of the opinion that R.T.C. *Order No. R-27891* is reviewable on the basis of changed circumstances, namely the withdrawal by the Ministry of the reconstruction project from the list of projects eligible for funding out of the U.T.A.P.

Après avoir examiné l'*ordonnance* et tenu compte des frais et des avantages que présente le projet pour les deux parties, le Comité en est venu à la conclusion que dans les circonstances, l'arrangement le plus équitable serait que CP assume 50% des frais et le Ministère, également 50%.

L'article n° 3 de l'*ordonnance n° R-27891* est donc modifié de façon à stipuler que le Ministère verse 50% des frais de reconstruction du passage inférieur et CP, également 50%.

Upon review of the *Order*, and having regard to the costs and benefits to both parties, the Review Committee has reached the conclusion that the fairest apportionment of costs in the circumstances is for CP to bear 50% of the costs, and the Ministry 50% of the costs.

Accordingly, Section 3 of *Order No. R-27891* is hereby varied by providing that the Ministry shall pay 50% of the cost of reconstruction of the subway, and CP shall pay 50% of the cost of reconstruction of the subway.

Relative à la requête que Canadien Pacifique Limitée a déposée en révision de l'ordonnance n° R-27604 du Comité des transports par chemin de fer

Répertorié: Re Révision de l'ordonnance n° R-27604

Comité de révision: G. Roberge (président), D.H. Jones et J.T. Gray.

Date de la décision: le 16 août 1979
Dossier n°: 3294.196

Transport par chemin de fer - Passage de ferme - Obligation de construction et d'entretien - Acquisition des titres de propriété sur l'emprise - Si précède acquisition des titres de propriété sur le lot - Construction du chemin de fer antérieure a la promulgation des obligations de l'art. 191 de l'Acte des chemins de fer, *1888 (Can.), chap. 29.*

Spatsum Lumber Ltd., propriétaire d'une parcelle de terrain en C.-B. qui traverse une ligne de chemin de fer du Canadien Pacifique (CP), avait demandé au Comité des transports par chemin de fer de rendre une ordonnance obligeant CP à construire a ses frais un passage de ferme. Le C.T.C.F. a rendu une telle ordonnance et ledit passage a été dûment construit.

CP en a appelé de l'ordonnance du C.T.C.F. auprès du Comité de révision dans le but d'obtenir l'annulation de la partie de l'ordonnance qui l'oblige a supporter les frais de construction et d'entretien du passage. La demande de révision de CP soulève deux points: primo, que ses titres de propriété sur l'emprise précèdent ceux de Spatsum sur le lot même; et secundo, qu'elle n'est pas tenue a cette obligation de construction et d'entretien puisque le chemin de fer a été construit avant l'entrée en vigueur de l'art. 191 de l'Acte des chemins de fer, *1888 (Can.), chap. 29 qui imposait aux compagnies ferroviaires l'obligation de construire les passages de ferme.*

Décision: *La preuve démontre que les titres de propriété de Spatsum sur l'emprise précèdent ceux de CP. De façon générale, l'art. 191 de ladite* Loi *ne soumet pas une compagnie ferroviaire à une obligation rétroactive. En ce qui concerne le cas d'espèce, l'acquisition par CP des titres de propriété sur l'emprise est survenue après l'entrée en vigueur de l'article 191 de ladite* Loi. *Par conséquent, la rétroactivité n'est pas une question que le Comité doit trancher.*

In the matter of an application by Canadian Pacific Limited for review of Railway Transport Committee Order No. R-27604

Indexed as: Re Review of Order No. R-27604

Review Committee: G. Roberge (Chairman), D.H. Jones and J.T. Gray.

Date of Decision: August 16, 1979
File No.: 3294.196

Railway transport - Farm crossings - Obligation as to construction and maintenance - Acquisition of title to right- of-way - Whether prior to land title - Construction of railway prior to requirements of s. 191 of the Railway Act, *1888 (Can.), c. 29.*

Spatsum Lumber Ltd., owner of a parcel of land in B.C. served by a Canadian Pacific (CP) rail line, applied to the Railway Transport Committee (R.T.C.) for an order compelling CP to construct a farm crossing at CP's own expense. The R.T.C. so ordered and the farm crossing was constructed.

CP applied to the Review Committee for reversal of that part of the R.T.C. order requiring CP to bear the costs of construction and maintenance. CP's application was based on two arguments: that CP's title to the right-of-way was senior to Spatsum's title to the lot; and that CP was not obligated to construct a farm crossing because the railway in question was constructed prior to s. 191 of the Railway Act, *1888 (Can.), c. 29 which imposed such an obligation.*

Decision: *The evidence shows that Spatsum's title is senior to CP's title to the right-of-way. Generally speaking, s. 191 of the* Railway Act *does not impose a retroactive duty upon the railway. As to the case at hand, CP's acquisition of title to the right-of-way occurred after the enactment of the said section and therefore retroactivity is not an issue.*

Jurisprudence citée

Cie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada c. Ernest Perrault, [1905] 5 C.R.C. 293
Lazure c. C.N.R., [1936] 46 C.R.C. 150
Ontario Lands and Oil Co. c. Canada Southern Ry. Co., [1901] 1 C.R.C. 17

Décisons et ordonnances citées

Ordonnance du C.T.C.F. n° R-27604, datée du 20 septembre 1978

Lois citées

An Act to grant public lands on the Mainland to the Dominion in aid of the Canadian Pacific Railway, 1880 (C.-B.), chap. 11, art. 1
Acte des chemins de fer, 1888 (Can.), chap. 29, art. 191
Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, par. 212(1)

Cases referred to

Grand Trunk Ry. Co. of Canada v. Ernest Perrault, [1905] 5 C.R.C. 293
Lazure v. C.N.R., [1936] 46 C.R.C. 150
Ontario Lands and Oil Co. v. Canada Southern Ry. Co., [1901] 1 C.R.C. 17

Decisions and Orders referred to

R.T.C. Order No. R-27604, dated September 20, 1978

Statutes referred to

An Act to grant public lands on the Mainland to the Dominion in aid of the Canadian Pacific Railway, 1880 (B.C.), c. 11, s. 1
Railway Act, 1888 (Can.), c. 29, s. 191

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 212(1)

DÉCISION

Dans une lettre du 30 septembre 1976, Spatsum Lumber (Lytton) Ltd., ci-après appelée "Spatsum", demandait au Comité des transports par chemin de fer, ci-après désigné "C.T.C.F.", de rendre une ordonnance obligeant Canadien Pacifique Limitée, ci-après désignée "CP", à construire à ses frais un passage de ferme croisant son emprise et sa voie ferrée dans le lot 7, groupe 1, district de Lytton, soit dans le quart nord-est du canton 14, rang 27, à l'ouest du sixième méridien, près de Lytton (Colombie-britannique), au point milliaire 97.10 de la subdivision Thompson.

Après étude de la demande et des pièces déposées par Spatsum et CP, le C.T.C.F. rendait le 20 septembre 1978, l'*ordonnance n° R-27604*, qui obligeait CP à construire et à entretenir à ses frais le passage de ferme en cause.

Ledit passage a été dûment construit, mais CP en a appelé de l'*ordonnance* du C.T.C.F. auprès du Comité de révision, en ce qui a trait à l'obligation qui lui a été faite de supporter les frais de construction et d'entretien du passage.

DECISION

By letter dated September 30, 1976, Spatsum Lumber (Lytton) Ltd. (hereinafter referred to as "Spatsum"), applied to the Railway Transport Committee (hereinafter referred to as the "R.T.C.") for an order compelling Canadian Pacific Limited (hereinafter referred to as "CP") to construct, at CP's expense, a farm crossing at grade across CP's right of way and track in Lot 7, Group 1, District of Lytton, in the northeast quarter of Township 14, Range 27, West of the Sixth Meridian, near Lytton, in the Province of British Columbia, at mileage 97.10 Thompson Subdivision.

Upon investigation, and upon receiving submissions from Spatsum and CP, the R.T.C. issued *Order No. R-27604*, dated September 20, 1978, in which it ordered CP to construct and maintain at CP's own expense, the farm crossing, as applied for.

The farm crossing has been duly constructed. However, CP has applied to the Review Committee for a review of the R.T.C.'s *Order*, in respect of the obligation cast upon CP to pay the cost of construction and maintenance of the farm crossing.

La demande de révision a été signifiée à Spatsum, mais celle-ci n'a déposé aucune intervention auprès du Comité de révision. Les points soulevés dans ladite demande ont amené le Comité de révision à juger qu'il y avait lieu de réviser l'*ordonnance n° R-27604*. Après avoir fait enquête sur les titres des parties en cause à l'égard de la propriété du lot 7, le Comité a invité Spatsum et CP à examiner les pièces qu'il avait réunies et à déposer d'autres interventions. Seule CP s'est prévalue de cette dernière offre.

Après étude des pièces et arguments pertinents, nous en sommes venus à la conclusion que le C.T.C.F. n'a pas eu tort d'obliger CP à supporter les frais de construction et d'entretien du passage de ferme en question.

Le paragraphe 212(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2, prévoit ce qui suit:

> Chaque compagnie doit faire, sur les terres que traverse son chemin de fer, à l'usage des propriétaires de ces terres, des passages croisant la voie ferrée, convenables et commodes pour les besoins de la ferme.

Cette disposition a été prescrite à l'origine à l'article 191 de l'*Acte des chemins de fer*, 1888 (Can.), chap. 29, qui prévoyait ce qui suit:

> Chaque compagnie fera, pour les personnes dont le chemin de fer coupe les terres, des chemins de traverse convenables et commodes pour permettre aux ustensiles et charrettes des cultivateurs et autres véhicules de traverser la voie.

Le Comité des transports par chemin de fer et ses prédécesseurs ont depuis toujours obligé la compagnie ferroviaire à supporter les frais de construction et d'entretien des passages de ferme, lorsque le propriétaire foncier se prévalait légitimement de son droit à un tel passage en vertu de l'article 212. Dans sa demande de révision, CP ne conteste pas cette pratique.

Dans le cas qui nous intéresse, CP prétend en fait que le propriétaire actuel, Spatsum, ne peut se prévaloir du droit que confère l'article 212, et ce pour deux raisons:

The application for review was served on Spatsum, but Spatsum declined to file any submission before the Review Committee. On the basis of the arguments raised in the application for review, the Review Committee held that *Order No. R-27604* was reviewable, and itself conducted the review. As part of its review, the Review Committee obtained, on its own, evidence as to the titles of the respective parties in Lot 7. Upon completing its fact gathering process, the Review Committee invited both parties to examine the evidence that had been gathered and to file such further submissions as they might wish to make. Only CP chose to file a further submission.

Upon consideration of all the evidence and arguments before us, we have decided that the R.T.C. did not err in placing on CP the obligation to pay the construction and maintenance costs of the farm crossing.

Section 212(1) of the *Railway Act*, R.S.C. 1970 c. R-2, provides as follows:

> Every company shall make crossings for persons across whose lands the railway is carried, convenient and proper for the crossing of the railway for farm purposes.

This statutory provision was first enacted as Section 191 of the *Railway Act*, S.C. 1888 c. 29. It then read as follows:

> Every company shall make crossings for persons across whose lands the railway is carried, convenient and proper for the crossing of the railway by farmers' implements, carts and other vehicles.

The practice of the Railway Transport Committee and its predecessors, where a landowner has shown that he is entitled as of right to a farm crossing by virtue of Section 212, has been to place the cost of constructing and maintaining the crossing upon the railway company. CP, in its application for review, does not dispute this practice.

What CP claims is that the landowner in this case is not entitled as of right to a farm crossing under Section 212, and this for two reasons:

(i) l'emprise qui traverse le lot 7 aurait été concédée par la Couronne au prédécesseur de CP avant que le lot en question le soit au propriétaire antérieur;

(ii) si par ailleurs les titres de propriété de Spatsum sur le lot 7 étaient plus anciens que ceux de la compagnie ferroviaire sur ledit emprise, CP fait valoir que le chemin de fer a été construit avant l'entrée en vigueur en 1888 de l'article 191 de l'*Acte des chemins de fer*, soit à une époque où la loi ne prévoyait pas l'aménagement de passages de ferme par les compagnies ferroviaires. À l'appui de sa thèse, CP fait état de trois causes dans lesquelles il avait été établi que l'application de l'article 191 n'était pas rétroactive: *Ontario Lands & Oil Co. c. Canada Southern Railway Co. et al.*, [1901] 1 C.R.C. 17 (Meredith J., Cour sup., Ont. - division des procès) et 1 O.L.R. 215; *Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada* c. *Ernest Perrault*, [1905] 5 C.R.C. 293 (Cour suprême du Canada) et 36 R.C.S. 671; *Lazure c. C.N.R.*, [1936] 46 C.R.C. 150 (Commission des chemins de fer du Canada).

Ancienneté des titres de propriété

Le lot 7 appartenait à l'origine à la Couronne au nom de la Colombie-Britannique. Pour affirmer que ses titres de propriété sur l'emprise traversant le lot 7 sont plus anciens que ceux de Spatsum sur le lot même, CP se fonde sur l'article 1 de la loi intitulée *An Act to grant public lands on the Mainland to the Dominion in aid of the Canadian Pacific Railway*, 1880 (C.-B.), chap. 11. En vertu de cet article, le gouvernement de la Colombie-Britannique céda certaines terres *publiques* qui englobaient le lot 7, d'après la description générale, aux fins de la construction d'un chemin de fer. Ladite concession était toutefois assujettie à l'article 11 des *Terms of Union* de 1871.

Ledit article fait *entre autres* état de la concession, sous les réserves suivantes, par le gouvernement de la Colombie-Britannique de terres *publiques* au gouvernemert du Canada, aux fins de la construction d'un chemin de fer:

(i) CP claims that in this case the railway company (or its predecessor in title) received its patent from the Crown for the right of way over Lot 7 before the landowner, Spatsum, (or its predecessor in title) received its patent for Lot 7;

(ii) alternatively, assuming that Spatsum's title to Lot 7 is senior to CP's title to the right of way over Lot 7, CP claims that the railway was constructed before Section 191 of the *Railway Act* of 1888 was enacted, and therefore at the time when Lot 7 was severed by the railway there was no statutory right to a farm crossing; in this respect, CP referred us to three cases in which it has been held that Section 191 does not apply retroactively: *Ontario Lands & Oil Co. v. Canada Southern Railway Co. et al.*, [1901] 1 C.R.C. 17 (Meredith J., Sup. Ct. Ont. - trial division) also found in 1 O.L.R. 215; *Grand Trunk Railway Company of Canada v. Ernest Perrault*, [1905] 5 C.R.C. 293 (Supreme Court of Canada), also found in 36 S.C.R. 671; *Lazure v. C.N.R.*, [1936] 46 C.R.C. 150 (Board of Railway Commissioners).

Seniority in Title

The history of Lot 7 shows that it first belonged to the Crown in the right of British Columbia. In claiming that its title over the right of way that crosses Lot 7 is senior to Spatsum's title over Lot 7, CP relies on Section 1 of *An Act to grant public lands on the Mainland to the Dominion in aid of the Canadian Pacific Railway*, 1880, S.B.C. 1880 c. 11. Pursuant to that section, the Government of British Columbia granted to the Dominion Government an extent of *public* lands which in its general description, included the Lot 7 in question, for the purpose of constructing a railway. The grant, however, was subject to Section 11 of the *Terms of Union*.

Section 11 of the *Terms of Union* (1871) *inter alia* repeats the grant of *public* lands from the Government of British Columbia to the Dominion of Canada for the purpose of constructing a railway; Section 11 then states that the grant is subject to the following condition:

(...) Provided that the quantity of land which may be held under pre-emption right or by Crown grant within the limits of the tract of land in British Columbia to be so conveyed to the Dominion Government shall be made good to the Dominion from contiguous public lands; and provided further that until the commencement, within two years, as aforesaid, from the date of the Union, of the construction of the said railway, the Government of British Columbia shall not sell or alienate any further portions of the public lands of British Columbia in any other way than under right of pre-emption, requiring actual residence of the pre-emptor on the land claimed by him. (...) (nous soulignons)

Il ressort que les terres *publiques* ainsi concédées au gouvernement du Canada *ne comprenaient pas* celles mentionnées dans la description générale qui appartenaient déjà à un particulier en vertu du droit de préemption ou d'une concession de la Couronne. Le gouvernement de la Colombie-Britannique s'engagea donc à ne pas vendre à des particuliers les terres énumérées dans la description générale, à l'exception de celles appartenant déjà à des particuliers en vertu du droit de préemption.

La question est de savoir si les propriétaires antérieurs de Spatsum détenaient l'emprise sur le lot 7 en vertu d'un droit de préemption ou d'une concession de la Couronne. D'après les preuves recueillies, ils possédaient la totalité du lot non seulement en vertu d'un droit de préemption, mais également en vertu d'une concession de la Couronne accordée le 30 juillet 1887 par la Colombie- Britannique.

Le 20 novembre 1888, les fiduciaires de la succession de Louis Hautier, soit le propriétaire antérieur de Spatsum, et Sa majesté la Reine Victoria convenaient bilatéralement de la cession à cette dernière de l'emprise sur le lot 7. Outre cette entente inscrite au greffe comme étant la pièce n° 58085, il convient de mentionner deux documents d'une grande importance: le premier, une ordonnance délivrée par la Cour de l'Échiquier le 17 mai 1894, sommant Sa Majesté la Reine (du chef du Canada) de verser $150 à l'exécuteur testamentaire et au fiduciaire de la succession de Louis Hautier en dédommagement des terres expropriées dans le jugement rendu

(...) Provided that the quantity of land which may be held under pre-emption right or by Crown grant within the limits of the tract of land in British Columbia to be so conveyed to the Dominion Government shall be made good to the Dominion from contiguous public lands; and provided further that until the commencement, within two years, as aforesaid, from the date of the Union, of the construction of the said railway, the Government of British Columbia shall not sell or alienate any further portions of the public lands of British Columbia in any other way than under right of pre-emption, requiring actual residence of the pre-emptor on the land claimed by him. (...) (emphasis added)

It follows from Section 11 that the grant of *public* lands to the Dominion Government *did not include* such lands, contained in the general description, as were already held by an individual either under pre-emption right or by Crown grant. It follows also that the Government of British Columbia undertook not to sell to individuals any of the lands included in the general description, except lands held by individuals under right of pre-emption.

Did Spatsum's predecessors in title hold the right of way over Lot 7 by virtue of a pre-emption right or by virtue of a Crown grant? The evidence we have gathered shows not only that Spatsum's predecessors in title held the whole of Lot 7 by way of pre-emption right, it also shows that on July 30, 1887, a Crown Grant for the whole of Lot 7 was issued by the Province of British Columbia to Spatsum's predecessors in title.

The evidence on our file also shows that on November 20, 1888, an indenture was made between the trustees of Louis Hautier's estate (predecessor in title to Spatsum) and Her Majesty Queen Victoria, whereby the railway right of way over Lot 7 was granted to the Queen. Along with this indenture, which is registered as Document No. 58085 in the Registry Office, there are two very significant documents: one is an Order of the Exchequer Court of Canada, dated May 17, 1894, ordering Her Majesty the Queen (in right of Canada) to pay the sum of $150.00 to the executor and trustee of Louis Hautier's estate, in compensation for land expropriated, in accor-

par la Cour susmentionnée le 31 mars 1890; et le deuxième, ce même jugement établissant que la somme de $150 offerte par le ministre des Chemins de fer et Canaux du Canada constitue une indemnité suffisante pour les terres expropriées, soit les lots 7 et 8.

À la lumière de ces faits, comment CP peut-elle faire valoir l'antériorité de ses titres alors que ses prédécesseurs les ont obtenus des propriétaires antérieurs de Spatsum? L'expropriation aurait été inutile si les prédécesseurs de CP avaient détenu des titres plus anciens.

Nous en concluons donc que les titres de Spatsum sont antérieurs à ceux de CP.

Rétroactivité

Il reste à trancher l'argument de CP selon lequel le chemin de fer a traversé le lot 7 au moment où l'on ne pouvait obtenir un passage de ferme, la construction du chemin de fer ayant été effectuée avant la promulgation de l'*Acte des chemins de fer* en 1888.

CP a raison d'affirmer que l'application de l'article 191 dudit *acte* n'est pas rétroactive et que le chemin de fer a été construit sur le lot 7 avant l'entrée en vigueur de l'article susmentionné. Toutefois, le jour de la promulgation, soit le 22 mai 1888, les titres légaux de propriété de l'emprise n'appartenaient pas à la compagnie ferroviaire, mais au propriétaire foncier. En effet, l'acte de cession de propriété de l'emprise, des prédécesseurs de Spatsum à ceux de CP, est daté du 20 novembre 1888.

À notre avis, ladite cession aurait dû avoir eu lieu avant le 22 mai 1888 pour que l'article 191 ne s'applique pas. Nous nous fondons ici sur les mêmes cas cités par CP à l'appui de ses affirmations concernant la question de rétroactivité.

Dans l'affaire mettant en cause *Ontario Lands and Oil Co. et Canada Southern Railway Co.*, le juge Meredith a constaté que le chemin de fer avait été construit sur le lot 23 en 1872 et que le 13 novembre 1871, le propriétaire du lot

dance with the judgment of the Court dated March 31, 1890; the other document is the judgment of the Exchequer Court dated March 31, 1890, in which the Court holds that the sum of $150.00 tendered by the Minister of Railways and Canals for Canada is sufficient compensation for the land expropriated. The land expropriated consisted of Lot 7 (and Lot 8).

In the face of this evidence, how can CP claim seniority in title when its predecessors in title obtained title from Spatsum's predecessors in title? Expropriation would not have been necessary if CP's predecessors in title had senior title.

Our conclusion, therefore is that Spatsum is senior over CP.

Retroactivity Issue

There remains CP's argument that because the railway was constructed prior to the *Railway Act* of 1888 coming into force, Lot 7 was severed at a time when such severance did not give rise to a right to farm crossing.

CP is correct in claiming that Section 191 of the *Railway Act* of 1888 cannot apply retroactively. CP is also correct in stating that the railway was constructed across Lot 7 prior to Section 191 being enacted. The difficulty we have with CP's contention, however, is that at the time when the *Railway Act* of 1888 came into force legal title over the right of way was still with the landowner, not with the railway. The *Railway Act* of 1888 came into force on May 22, 1888. The deed of conveyance of the right of way from Spatsum's predecessors in title to CP's predecessors in title is dated November 20, 1888.

In our opinion, conveyance of legal title to the right of way must take place before May 22, 1888, in order for Section 191 not to apply. We find support for our opinion in the very cases cited by CP in support of its contention on the retroactivity issue.

In the case of *Ontario Lands and Oil Co. v. Canada Southern Railway Co. et al.*, Mr. Justice Meredith noted that the railway had been constructed across Lot 23 during 1872, and that on November 13, 1971 the owner of Lot 23 had

susmentionné avait cédé l'emprise à la compagnie ferroviaire. Le juge a donc déclaré ce qui suit:

> [traduction] La cession a eu pour conséquence de couper l'accès à la parcelle de terrain située au nord de l'emprise, sauf en cas de nécessité, à moins que le propriétaire des terres traversées par le chemin de fer ne conserve, et que ses successeurs n'aient, un droit de passage entre les deux parcelles, c'est-à-dire une servitude de passage(s) de ferme. (C.R.C., vol. 1, pages 17 à 19, nous soulignons.)

Dans l'affaire *Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada et Ernest Perrault*, la plupart des membres du jury n'ont pas traité de la question de la rétroactivité de l'article 191 dudit *acte*, sauf le juge dissident qui n'explique pas si la construction du chemin de fer avant la promulgation de l'*Acte des chemins de fer* suffit à refuser au propriétaire conservant ses titres de propriété les privilèges accordés en vertu de l'article 191.

Quant à l'affaire *Lazure et C.N.R.*, le propriétaire des lots 35 et 36 a cédé l'emprise des deux lots à la compagnie ferroviaire le 7 mars 1881. On ne fait aucunement mention de la date de construction du chemin de fer sur les lots susmentionnés. Le commissaire en chef Guthrie, s'adressant au nom de la majorité, a déclaré ce qui suit:

> [traduction] Dans le cas présent, le chemin de fer a pris possession de l'emprise avant la promulgation de l'*Acte des chemins de fer* de 1888 qui accordait désormais aux propriétaires de terres traversées par une voie ferrée le droit d'obliger la compagnie ferroviaire à assumer les frais de construction et d'entretien de passages. Dans nombre d'affaires, il a été établi que l'application dudit *acte* n'était pas rétroactive. (C.R.C., Vol. 46, pages 150 et 151.)

conveyed to the railway company the right of way across that lot. Mr. Justice Meredith then stated as follows:

> The effect of that conveyance was to leave that part of the land lying northward of the strip without any means of egress, except by way of necessity, unless the owner of the severed parts remained, and his successors in title are, entitled to access, from the one part to the other, by means of 'farm crossings' or a 'farm crossing'. (1 C.R.C. 17 at 19, emphasis added).

In the case of *Grand Trunk Railway Company of Canada v. Ernest Perrault*, the majority of the Court did not deal with the issue of retroactivity of Section 191 of the *Railway Act* of 1888, and the dissenting judge, who did speak on the issue of retroactivity, throws no light on the question whether construction of the railway prior to the *Railway Act* of 1888 coming into force suffices to deny the landowner the Section 191 remedy, if title to the right of way remains with the landowner until after the Act has come into force.

As for *Lazure v. C.N.R.*, the facts in that case were that the owner of Lots 35 and 36 conveyed a right of way across both lots to the railway company on March 7, 1881. There is no statement as to when the railway was constructed across the lots. Chief Commissioner Guthrie, speaking for the majority said this:

> It is to be noted that the right of way in this case was acquired by the railway company prior to the passage of the *Railway Act* of 1888. The Act of 1888 was the first Act which gave to owners of land which had been severed by a railway the right to have crossings constructed and maintained at the expense of the railway. Prior to the *Railway Act* of 1888 there was no statutory obligation upon a railway company to provide such crossings. It has been held in many cases that the *Railway Act* of 1888 was not retroactive. (46 C.R.C., Vol. 46, pp. 150 at 151).

Conclusion

Pour les motifs mentionnés ci-dessus, le Comité de révision est d'avis que le C.T.C.F. n'a pas eu tort d'attribuer à CP la responsabilité d'assumer les frais de construction et d'entretien du passage de ferme. L'*ordonnance n° R-27604* du C.T.C.F. est donc par la présente maintenue et la demande en révision rejetée.

Conclusion

For the reasons stated above, the Review Committee finds that the R.T.C. did not err in assessing against CP the responsibility of defraying construction and maintenance costs for the farm crossing. Accordingly, R.T.C. *Order No. R-27604* is confirmed and the application for review is hereby dismissed.

INDEX DES SUJETS

Page

ABANDON

Demande de suppression d'un embranchement - Intérêt public. 290

Demande de suppression d'un embranchement - S'agit-il d'une "ligne principale" ou d'un "embranchement" aux termes de l'article 252 de la Loi sur les chemins de fer? 360

Abolition de postes d'agents et bâtiments de gare - Remplacement par un servocentre. 374

Si la demande de suppression de service de trains de voyageurs entre Régina et Prince Albert est recevable. 405

COMITÉ DE RÉVISION

Transport aérien - Transitaires de marchandises sous scellés - Modification du tarif - Nature du service assuré - Si tarif injuste et déraisonnable. 453

Transport par véhicule à moteur - Loi sur le dimanche, S.R.C. 1970, chap. L-13, art. 11x) - Exception pour une "entreprise de transport" - Si ressort de la compétence de la C.C.T. - Portée de l'exception aux transporteurs - Si la requérante peut bénéficier de l'exemption. 476

Transport aérien - Révision de la décision du C.T.A. rejetant la requête en modification du permis de transporteur aérien - Nouvelle preuve pertinente relativement à la commodité et aux besoins du public. 518

Transport aérien - Regroupements de certains programmes d'affrètement à réservation anticipée - Si défaut de satisfaire aux règlements est pertinent au regroupement - Interprétation de l'al. 43.37(6)c) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3. 521

Transport aérien - Communication entre le C.T.A. et une partie à une requête à l'exclusion des autres parties - Redressement différent accordé sans que toutes les parties n'aient eu l'occasion de s'y opposer - Si le C.T.A. a enfreint les règles de justice naturelle. 532

Transport aérien - Requête en révision de l'ordonnance du C.T.A. rejetant les révisions de certaines règles tarifaires entraînant une réduction des taux de transport - Taux prévu aux révisions des tarifs offert au grand public - Si nécessaire d'obtenir l'autorisation préalable du C.T.A. 536

Page

Transport aérien - Pratique et procédure - Assemblée publique à caractère non officiel proposée par le C.T.A. dans le but de recueillir des commentaires - Compétence du Comité de révision d'ordonner un changement de procédure - Si l'assemblée publique ne produirait que des résultats inutiles ou dépourvus de sens. 544

Transport par chemin de fer - Pratique et procédure - Ordonnance du C.T.C.F. visant le partage des coûts - Situation différente - Révision. 558

Transport par chemin de fer - Passage de ferme - Obligation de construction et d'entretien - Acquisition des titres de propriété sur l'emprise - Si précède les titres de propriété sur le lot - Construction du chemin de fer antérieure à la promulgation des obligations stipulées à l'article 191 de l'Acte des chemins de fer, 1888 (Can.), chap. 29. 561

COMPÉTENCE

Pouvoir discrétionnaire du C.T.A. de procéder par voie d'assemblée publique plutôt que par audience publique. 124

Compétence du C.T.C.F. eu égard à certains taux de transport communs internationaux. 169

Compétence du C.T.C.F. d'imposer des coûts à des autorités routières provinciales. 401

Compétence de la C.C.T. et C.T.V.M. d'autoriser un transporteur à exercer ses activités le dimanche à titre "d'entreprise de transport" aux termes de l'article 11 x) de la Loi sur le dimanche. 476

Compétence du Comité de révision d'ordonner un changement de procédure, à savoir la tenue d'une audience publique au lieu d'une assemblée publique. 544

INFRACTION

Si l'infraction au Règlement sur les transporteurs aériens entraîne le rejet d'une requête en regroupement lorsque la survie du transporteur est menacée. 98

Conséquences d'une infraction au Règlement sur les transporteurs aériens sur une requête en regroupement. 111

INTÉRÊT PUBLIC

Si la preuve eu égard à la commodité et nécessité du public justifie l'établissement d'un service aérien commercial international. 3

Page

Si la commodité et nécessité du public justifient l'implantation d'un service commercial aérien concurrentiel. 27

Si la commodité et nécessité du public justifient l'exploitation à titre expérimental d'un service aérien par affrètement. 132

Désavantage injuste créé par l'inégalité des taux de transport de la pâte de bois de la côte ouest du Canada et de celle des États-Unis. 169

Si l'intérêt public justifie la demande de suppression d'un embranchement. 290

Si la nouvelle preuve eu égard à la commodité et nécessité du public justifie la modification du permis. 518

INTERPRÉTATION

Interprétation de l'al. 43.37(6)c) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, chap. 3. 111

Définition et distinction des termes "embranchement" et "ligne principale". 303

Interprétation de l'al. 43.37(6)c) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3. 521

PERMIS

Autorisation d'exploiter un service aérien commercial concurrentiel. 27

Autorisation d'exploiter à titre expérimental un service aérien par affrètement. 132

Révision de la décision du C.T.A. rejetant la requête en modification du permis d'un transporteur aérien. 518

PRATIQUE ET PROCÉDURE

Pouvoir discrétionnaire du C.T.A. de procéder par voie d'assemblée publique plutôt que par audience publique. 124

Requête en révision d'une ordonnance impliquant la compétence du C.T.C.F. 401

Dépôt d'un avis d'opposition amplifié - Requête en modification dudit avis - Requête en autorisation de radier certaines allégations. 445

Page

Modification - Compétence du Comité de révision d'ordonner un changement de procédure, à savoir la tenue d'une audience publique au lieu d'une assemblée publique. 544

Révision - Si l'ordonnance du C.T.C.F. visant le partage des coûts est révisable. 558

REGROUPEMENT

Proposition de regroupement. 98

Requête en regroupement. 111

Révision - Si défaut de satisfaire aux règlements est pertinent eu égard à la demande de regroupement. 521

SUBVENTION

Demande de subventions pour pertes subies lors de l'exploitation d'embranchements non rentables - Importance de la subvention. 303

TARIFS - TAUX - TAXES

Augmentation - Si les formules d'établissement des tarifs actuelles sont raisonnables. 44

Taux de fret - Parité entre les taux de transport de la pâte de bois de la côte ouest du Canada et des États-Unis. 169

Révision - Si tarif imposé aux transitaires de marchandises sous scellés est juste et raisonnable. 453

Révision des tarifs d'un transporteur aérien - Si nécessaire d'obtenir l'autorisation préalable du C.T.A. 536

TRANSPORT AÉRIEN

Service aérien commercial international entre points déterminés - Commodité et nécessité du public - - Nécessité d'établir l'existence d'une demande - Décision du C.T.A. fondée sur de nouvelles preuves. 3

Permis - Requête en autorisation d'exploiter un service aérien commercial - Demande d'annulation ou de suspension du service en place pour des raisons sécuritaires - Compétence du C.T.A. - Si la commodité et nécessité du public justifient l'implantation d'un service concurrentiel. 27

Page

Transport de voyageurs - Analyse des coûts - Augmentation des tarifs - Structures tarifaires - Facteurs comparatifs - Révision par le C.T.A. - Si les formules d'établissement des tarifs actuelles sont raisonnables. 44

Programmes d'affrètement aériens - Propositions de regroupement - Contrevention au Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3. - L'infraction entraîne-t-elle le rejet d'une requête en regroupement lorsque la survie du transporteur est menacée? 98

Interprétation de l'al. 43.37(6)c) du Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3. - Affrètement à réservation anticipée - Requête en regroupement - Conséquences d'une infraction audit Règlement sur la requête. 111

Procédure et pratique - Assemblée publique portant sur des modifications au Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3. - Pouvoir discrétionnaire du C.T.A. de procéder par voie d'assemblée publique plutôt que par audience publique. 124

Permis - Autorisation d'exploiter à titre expérimental un service aérien par affrètement - Aéronef à voilure fixe du groupe H - Commodité et besoins du public. 132

TRANSPORT PAR CHEMIN DE FER

Taux de fret - Parité entre les taux de transport de la pâte de bois de la côte ouest du Canada et celle des États-Unis - Intérêt public - "Désavantage injuste" créé par l'inégalité des taux - Compétence du C.T.C.F. eu égard aux tarifs communs internationaux - Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 23. 169

Suppression d'un embranchement - Critères - Intérêt public - Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 254. 290

Demande de subventions - Exploitation d'embranchements non rentables - Définition et distinction des termes "embranchement" et "ligne principale" - Importance des subventions - Tronçons d'embranchements et trafic ferroviaire des lignes à fonction de transport intermédiaire. 303

Ligne de chemin de fer - Abandon - S'il s'agit d'une ligne "principale" ou d'un "embranchement" - Critères - Pourcentage de trafic local et circonstances différentes. 360

Système de transport léger - Exploitation et passages à niveau - Approbation rétroactive de la construction. 367

Page

Abolition de postes d'agent et de bâtiments de gare - Remplacement par un servocentre - Suffisance du service. 374

Coûts d'un passage à niveau public - Compétence du C.T.C.F. d'imposer des coûts à des autorités routières provinciales - Motifs permettant l'imposition - Pratique et procédure. 401

Service de trains de voyageurs - Si la requête en suppression de service entre Régina et Prince Albert est recevable. 405

TRANSPORT PAR EAU

Pratique et procédure - Si les allégations pertinentes et sujettes à la preuve sont préjudiciables ou gênantes en droit. 445

INDEX TO SUBJECT MATTER

Page

ABANDONMENT

Application for authority to abandon a branch line - Whether in public interest. 290

Application for authority to abandon a branch line - Whether "branch" or "main" line within the meaning of s. 252 of the Railway Act. 360

Application for authority to remove agents, caretakers and station buildings - Replacement by servocentre. 374

Whether application to discontinue passenger-train service between Regina and Prince Albert should be allowed. 405

AIR TRANSPORT

International specific point commercial air service - Public convenience and necessity - Evidence of demand required - A.T.C. decision based on new evidence. 3

Licence - Application to operate a commercial air service - Request for cancellation or suspension of existing service on the basis of safety - Jurisdiction of the A.T.C. - Whether public convenience and necessity requires a competing service. 27

Air passenger services - Cost analysis - Increase in fares - Tariff structures - Cost averaging - Comparative factors - Review by A.T.C. - Whether actual fare formula reasonable. 44

Air charter programs - Proposed consolidations - Breach of Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3. - Whether offence defeats consolidation application where carrier's existence in jeopardy. 98

Interpretation of s. 43.37(6)(c) of the Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3. - Advance Booking Charters - Application for consolidation - Whether breach of Regulations bars application. 111

Practice and procedure - Informal public meeting concerning possible amendments to Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3. - Discretion of A.T.C. to hold informal meeting or formal hearing. 124

Licence - Authority to operate ABC air charter service on experimental basis - Group H fixed wing aircraft service - Public convenience and necessity. 132

	Page
CONSOLIDATION	
Proposed consolidations.	98
Application for consolidation.	111
Review - Whether failure to comply with regulations material to consolidation.	521
INTERPRETATION	
Interpretation of s. 43.37(6)(c) of the Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, c. 3.	111
Definition and distinction of "branch line" and "main line".	303
Interpretation of s. 43.37(6)(c) of the Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, c. 3.	521
JURISDICTION	
Discretion of A.T.C. to hold an informal meeting rather than a formal hearing.	124
Jurisdiction of R.T.C. with respect to joint international freight rates.	169
Whether R.T.C. has jurisdiction to impose costs upon provincial road authority.	401
Whether C.T.C. and M.V.T.C. have jurisdiction to allow a carrier to carry on Sunday activities under s. 11(x) of the Lord's Day Act as a "transportation undertaking".	476
Whether the Review Committee has jurisdiction to substitute a formal hearing for the A.T.C.'s proposed informal public meeting format.	544
LICENCES	
Application for authority to operate a competing commercial air service.	27
Authority to operate ABC air charter service on experimental basis.	132
Application for review of A.T.C. Decision denying amendment of air carrier licence.	518

Page

OFFENCE

Whether breach of Air Carrier Regulations defeats consolidation application where carriers' existence in jeopardy. 98

Whether breach of Air Carrier Regulations bars application for consolidation. 111

PRACTICE AND PROCEDURE

Whether A.T.C. has discretion to hold either an informal meeting or a formal hearing. 124

Application for review of an order involving R.T.C. jurisdiction. 401

Filing of an amplified objection - Application for leave to amend the said objection - Application to strike out certain allegations. 445

Amendment - Jurisdiction of Review Committee to substitute a formal hearing for A.T.C.'s proposed informal meeting format. 544

Review - Whether R.T.C. Order for cost-sharing is reviewable. 558

PUBLIC INTEREST

Whether there is sufficient evidence that the proposed international commercial air service was required to meet public convenience and necessity. 3

Whether public convenience and necessity justify establishment of a competing commercial air service. 27

Whether public convenience and necessity justify authority to operate ABC Air Charter service on an experimental basis. 132

Unfair disadvantage created by unequal freight rates for pulpwood between Canada and U.S. on west coast. 169

Whether application for authority to abandon a branch line is in public interest. 290

Whether new evidence as to public convenience and necessity is sufficient to warrant the variance of the A.T.C. Decision denying an amendment of an air carrier licence. 518

Page

RAILWAY TRANSPORT

Freight rate - Parity between Canadian and U.S. woodpulp rates on west coast - Public interest - "Unfair disadvantage "created by unequal rates - Jurisdiction of R.T.C. pursuant to joint international freight rates - National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, s. 23. 169

Authority to abandon a branch line - Criteria for abandonment - Whether in public interest - Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 254. 290

Subsidy claims - Uneconomic branch line operations - Definition and distinction of "branch line" and "main line" - Extent of subsidies - Segments of branch lines and rail traffic "bridged" over claimed lines. 303

Railway lines - Abandonment - Whether "branch" or "main line" - Criteria - Percentage of local traffic and changed circumstances. 360

Passenger Light Rail Transit System - Operation and grade crossings - Retroactive approval of construction. 367

Removal of agents, caretakers and station buildings - Replacement by servocentre - Adequacy of service. 374

Cost of public level crossing - Whether R.T.C. has jurisdiction to impose upon provincial road authority - Grounds for assessing provincial road authority - Practice and procedure. 401

Passenger-train service - Whether application to discontinue service between Regina and Prince Albert should be allowed. 405

RATES - TARIFFS - TOLLS

Increase in fares - Whether actual fare formula reasonable. 44

Freight rate - Parity between Canadian and U.S. woodpulp rates on west coast. 169

Review - Whether tariff imposed on freight forwarders of in-bond shipments is just and reasonable. 453

Review of an air carrier tariff - Whether A.T.C. prior approval required. 536

Page

REVIEW COMMITTEE

Air transport - Freight forwarders of in-bond shipments - Tariff revision - Nature of services provided - Whether unjust and unreasonable charge. 453

Motor vehicle transport - Lord's Day Act, R.S.C. 1970, c. L-13, s. 11(x) - Exception for "transportation undertaking" - Whether C.T.C. has jurisdiction - Applicability of exception to carriers - Whether amounts to exemption under the said Act. 476

Air transport - Application for review of A.T.C. Decision of denial for an amendment of an air carrier licence - New evidence as to public convenience and necessity. 518

Air transport - Consolidations of certain Advance Booking Charters - Whether failure to comply with regulations material to consolidation - Interpretation of s. 43.37(6)(c) of the Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3. 521

Air transport - Communication between A.T.C. and one party exclusive of other parties - No opportunity to comment on different relief from relief sought - Whether contrary to natural justice. 532

Air transport - Application for review of A.T.C. Order disallowing revision to certain tariff rules resulting in reduced charges on its published tariffs - Tariff discount revision available to general public - Whether A.T.C. prior approval required. 536

Air transport - Practice and procedure - A.T.C. proposed informal meeting format to receive representations - Jurisdiction of Review Committee to order change - Whether format would yield meaningless or useless results. 544

Railway transport - Practice and procedure - R.T.C. Order for cost-sharing - Changed circumstances - Review. 558

Railway transport - Farm crossings - Obligation as to construction and maintenance - Acquisition of title to right-of-way - Whether prior to land title - Construction of railway prior to requirements of s. 191 of the Railway Act, 1888 (Can.), c. 29. 561

SUBSIDY

Subsidy claims for losses incurred by operation of uneconomic "branch lines" - Extent of subsidies. 303

Page

WATER TRANSPORT

Practice and procedure - Whether allegations which are relevant and subject to proof are "prejudicial" or "embarrassing" as a matter of law. 445